

Les territoires bretons et le projet

Bretagne à Grande Vitesse



Un travail collaboratif du réseau des agences d'urbanisme de Bretagne

Sommaire

Introduction	5
Bretagne à grande vitesse : un chantier majeur	5
• Un projet fédérateur.....	5
• Une amélioration de l'offre qui augmente la mobilité	6
• Une nouvelle offre synonyme d'augmentation du trafic	7
Objectifs de l'étude et méthode	9
• 240 acteurs interrogés sur 17 territoires.....	9
• Apprécier les spécificités territoriales	9
L'accessibilité TGV des territoires bretons.....	10
Des accessibilités différenciées	10
• Une desserte directe de 60% de la population.....	10
• Cinq rangs d'accessibilité des territoires au TGV	13
Une amélioration de l'accessibilité plus marquée à l'ouest	15
• Une réduction des différentiels dans les temps de trajets	15
• 3 heures : un seuil déterminant	15
Les attentes des acteurs sur l'offre et les services TGV	17
• Au coeur des préoccupations : fréquences, horaires et prix	17
• Renforcer l'intermodalité pour diffuser l'effet BGV	18
• Un meilleur accès aux gares et davantage de services	19
• Attentes communes et divergences entre les territoires.....	20
La sensibilité économique des territoires au TGV	22
Un effet potentiel important sur les territoires tertiaires ou 25 touristiques.....	22
• Précisions sur l'échelle géographique retenue.....	22
• Cadres des fonctions métropolitaines : une forte polarisation	23
• Tourisme : Bretagne Sud et Saint-Malo aux premiers rangs.....	24
• BGV : un impact potentiel important sur neuf territoires	24
L'expression des acteurs sur les effets économiques de BGV	25
• Un impact jugé majoritairement positif.....	25
• La consolidation des réseaux d'enseignement supérieur et de recherche.....	27
• Positionner les gares au coeur du développement économique	27
• Une réponse aux mutations du tourisme	28
• Un impact positif sur l'environnement	29
• L'effet BGV : inquiétudes et limites.....	29

Conclusion générale 31

Un impact du projet BGV globalement positif sur le dynamisme de la 35 Bretagne	31
• Une attractivité renforcée	31
• Des facilités d'accueil d'actifs, d'entreprises et de touristes	31
• Un effet positif sur l'environnement.....	31

Des effets divers selon l'accessibilité et la sensibilité des territoires 36 bretons à la très grande vitesse ferroviaire	32
• Une confortation des dynamiques sur six territoires.....	33
• Un seuil de 3 heures qui compromet l'impact du projet BGV	33
• Des territoires moins sensibles à l'effet du projet BGV	33

Les actions d'accompagnement pour diffuser l'effet positif BGV sur 39 l'ensemble des territoires bretons	34
• Une phase 2 indispensable pour la Bretagne occidentale.....	34
• Horaires et fréquences à adapter.....	34
• Une chaîne de déplacements à organiser	35
• Les gares : des pôles de vie	35

Annexes : 36

Annexe 1 :	36
• Liste des principales études identifiées et exploitées	36

Annexe 2 :	37
• Territoires non desservis : distance par rapport à la gare la plus proche	37

Annexe 3 :	38
• Liste des focus groupes, entretiens individuels et enquêtes réalisés.....	38

Annexe 4 :	39
• Liste des participants aux focus groupes, entretiens individuels et enquêtes	39

Introduction

Bretagne à Grande Vitesse : un chantier majeur

Un projet fédérateur

Au moment où le centre de gravité de l'Union Européenne tend à se déplacer vers l'Est, la Bretagne doit compenser sa situation périphérique par une amélioration conséquente de son accessibilité ferroviaire à grande vitesse. Erigé au rang de priorité régionale et faisant consensus, l'objectif de mettre tous les points de la Bretagne à 3 heures au maximum de Paris se concrétisera bientôt par la réalisation du programme Bretagne à grande vitesse (BGV). Pour atteindre les objectifs de temps de parcours annoncés dans le cadre du programme BGV, notamment à la pointe de la péninsule bretonne, plusieurs chantiers seront réalisés d'ici à 2017.



Une nouvelle ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes

Le projet suppose un investissement de 3,4 milliards d'€¹ sur les 182 kms de lignes nouvelles entre Le Mans (Connerré) et Rennes (Cesson-Sévigné) ainsi que sur le barreau de Sablé-sur-Sarthe et ses raccordements (32 kms) qui permettra d'améliorer les liaisons vers Angers et Nantes. La vitesse commerciale variera de 300 à 320 kms/h entre Paris et Rennes (vitesse maximale de pointe : 350 kms/h).

Réseau Ferré de France (RFF) choisira, à la fin de l'année 2010, le titulaire du contrat de partenariat public-privé² pour la réalisation, l'exploitation et la maintenance de la Ligne à Grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, prolongement vers l'ouest, à compter de 2017, de la Ligne TGV Atlantique ouverte en 1989. Ce qui n'était encore qu'un ambitieux projet deviendra, à compter de 2011 et jusqu'en 2017, date de livraison prévue, un vaste chantier qui concernera et impliquera l'ensemble des collectivités territoriales bretonnes.

L'amélioration du réseau ferré breton

Dans le cadre d'une première phase de travaux, les lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper vont également être aménagées³ de manière à faire progresser la vitesse commerciale des rames de 160 à, au maximum, 220 kms/h et atteindre ainsi l'objectif initial de placer Brest et Quimper à 3h08 de Paris en gagnant une vingtaine de minutes supplémentaires (500 millions d'€ programmés dans le cadre des CPER). Une seconde phase de modernisation du réseau est à l'étude.

Elle comprend notamment la possibilité d'aménagement de tronçons à très grande vitesse à l'ouest de Rennes.

Un matériel plus performant

Le Conseil Régional a opté pour les rames Duplex et des matériels roulants de dernière génération, plus puissants et aptes à circuler plus rapidement (jusqu'à 320 kms/h sur certaines portions de voies).

Des gares qui deviennent des PEM

Dans le même temps, les gares bretonnes, et notamment les 10 gares grandes lignes de Rennes (projet EuroRennes), Redon, Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient, Auray et Vannes vont connaître d'importantes évolutions (réaménagements immobiliers, constructions nouvelles, apparition de nouveaux services...). L'espace autour de ces 10 gares, destinées à être de véritables pôles d'échanges multimodaux (PEM), va être réorganisé pour y faire converger les autres modes de transports collectifs ou individuels.

Ces aménagements immobiliers et urbains entrent également dans la logique de la SNCF qui veut « réinventer les gares du 21ème siècle en en faisant des lieux confortables, conviviaux et commodes, des petits morceaux de villes où les voyageurs et plus largement la population prendront plaisir à flâner et à consommer »⁴.

¹ Plan de financement prévisionnel : RFF : 1,4 milliard d'€, Etat : 1 milliard d'€, collectivités territoriales : 990 € dont Bretagne 896 M€ et Pays-de-Loire 94 M€. Au sein de la contribution des territoires bretons, la clé de financement proposée s'appuie sur les gains de temps retirés par les voyageurs suivant leur provenance et destination, la situation en matière d'offre ferroviaire et la participation des Départements sur le programme Rennes-Brest et Rennes-Quimper comparée aux avantages réels en terme de desserte de leurs territoires. Ces dispositions conduisent aux participations suivantes : Région : 478 M€, Ile-et-Vilaine : 90 M€, Rennes Métropole : 90 M€, Pays de Saint-Malo : 9 M€, Côtes d'Armor : 63,6 M€, Morbihan : 70,3 M€, Finistère : 95,1 M€.

² Trois candidats déclarés : Bouygues, Vinci et Eiffage.

³ Suppression de 41 passages à niveaux, régénération des voies ferrées existantes et des aménagements en traversée des gares, suppression de certaines courbes, aménagements supplémentaires des infrastructures ferroviaires notamment en apport d'énergie électrique...

⁴ Source : Le Télégramme, 26/04/2010, La SNCF veut « réinventer » ses gares.



Introduction

Le projet BGV est considéré par l'ensemble des collectivités territoriales et acteurs socio-économiques bretons comme un facteur essentiel de compétitivité pour la Bretagne. Sa réalisation se traduira par une amélioration substantielle des liaisons ferroviaires entre les principales agglomérations bretonnes et entre celles-ci et Paris. Elle permettra également une amélioration des liaisons avec les métropoles françaises et européennes. 20 ans après la mise en service de la ligne TGV entre Paris et Le Mans, le projet BGV permettra, dès 2017, de gagner 37 minutes entre Paris et Rennes (durée du trajet ramenée à 1h27) contre seulement 8 minutes entre Paris et Nantes (1h52). Le temps de transport entre le cœur de la capitale et Rennes sera équivalent à la plupart des trajets quotidiens effectués par bon nombre de franciliens dans des conditions de voyage souvent bien plus difficiles. Toutes les gares bénéficieront de gains de temps qui iront de 40 à 60 minutes.

Cela correspond à ses caractéristiques socio-économiques (poids démographique, présence importante de cadres et de filiales régionales de groupes nationaux et internationaux...) et à sa fonction de tête de réseau (effet correspondances). Les autres villes bretonnes sont desservies de 6 à 9 fois par jour pour les plus importantes et 2 à 4 fois pour les plus petites.

[illegible]

6



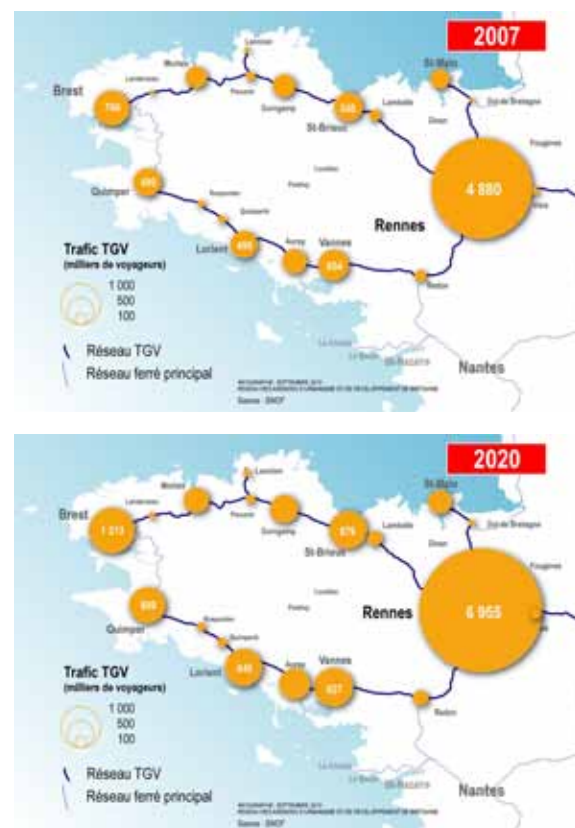
En termes de cadencement, le projet Bretagne à grande vitesse se traduira par 2 allers-retours quotidiens supplémentaires vers Paris à partir des principales gares bretonnes. Il fera également de la gare de Rennes un noeud d'accès plus direct qu'il ne l'est déjà vers d'autres métropoles régionales (Lyon-Marseille, Lille, Massy-Charles-de-Gaulle, Strasbourg, Mulhouse...) et, via Paris ou Lille, vers une quinzaine de capitales européennes (réseau Railteam, 13 AR possibles vers Bruxelles, 6 vers Francfort...).

Une nouvelle offre synonyme d'augmentation du trafic

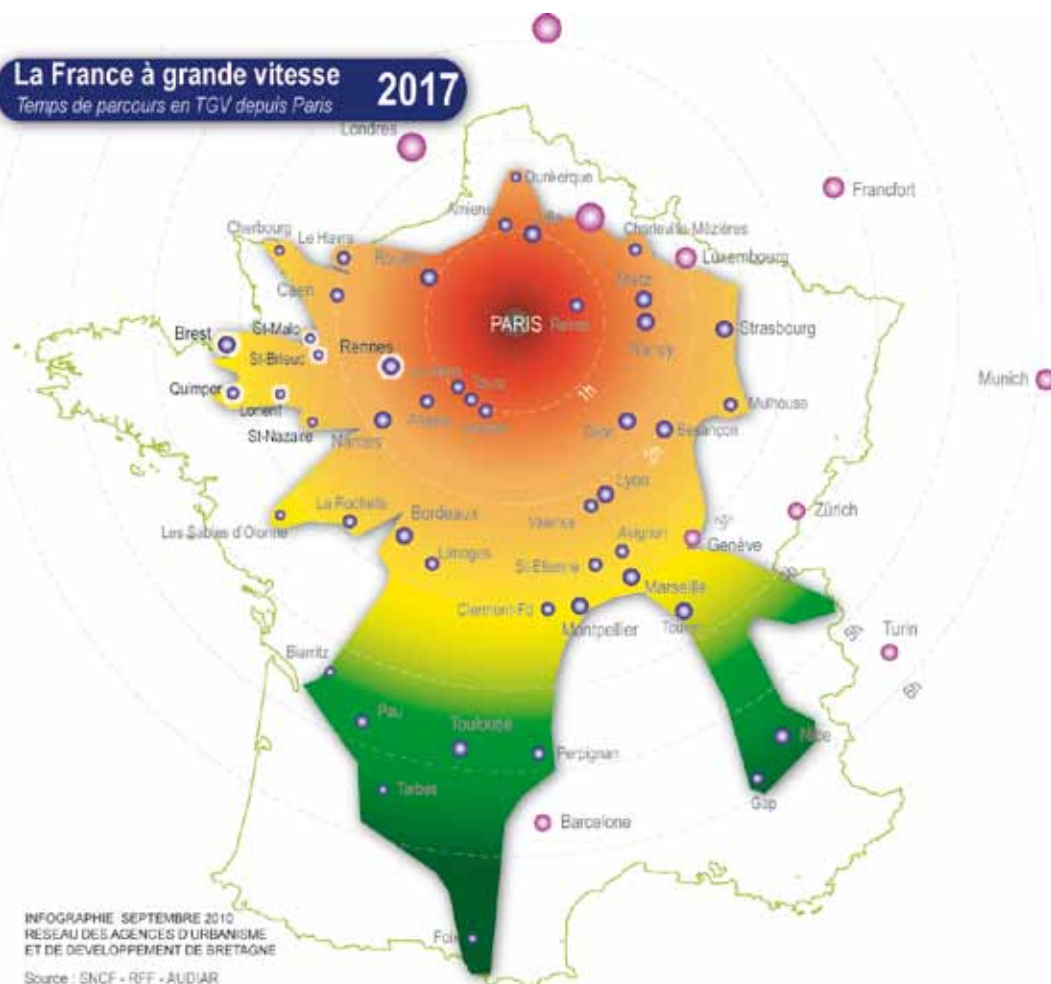
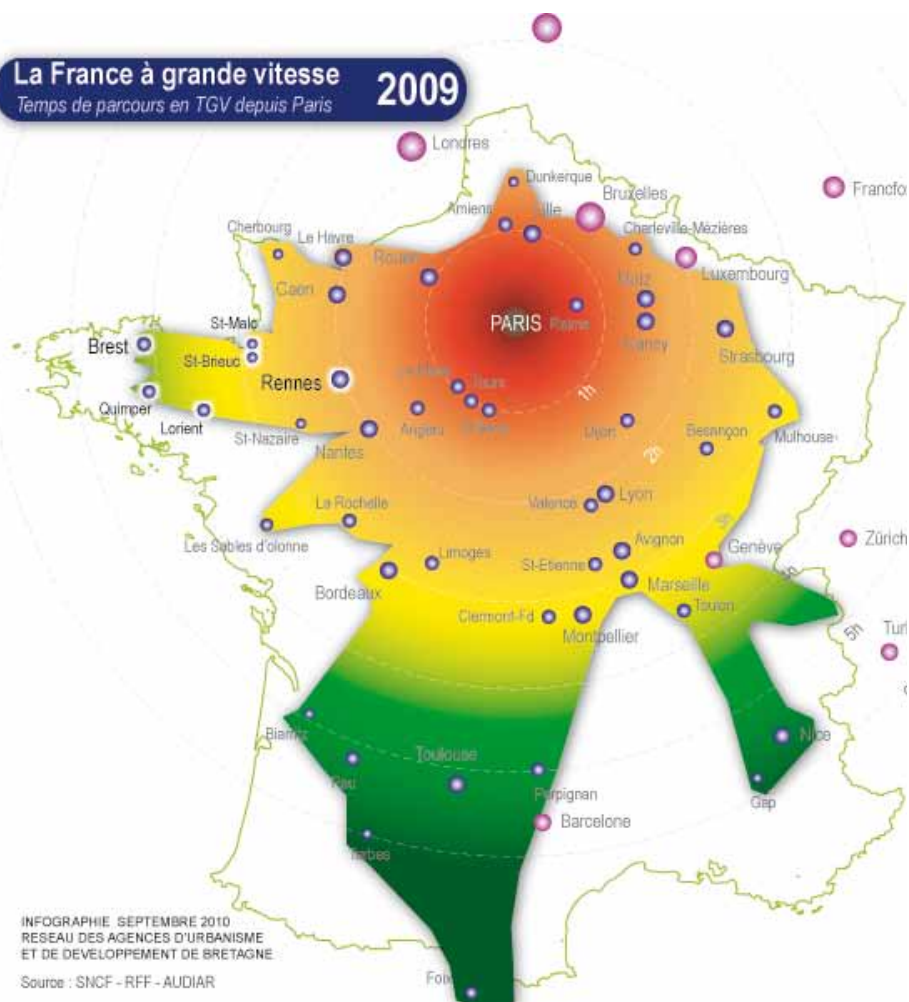
Le projet BGV est considéré par l'ensemble des collectivités territoriales et acteurs socio-économiques bretons comme un facteur essentiel de compétitivité pour la Bretagne. Sa réalisation se traduira par une amélioration substantielle des liaisons ferroviaires entre les principales agglomérations bretonnes et entre celles-ci et Paris. Elle permettra également une amélioration des liaisons avec les métropoles françaises et européennes. 20 ans après la mise

en service de la ligne TGV entre Paris et Le Mans, le projet BGV permettra, dès 2017, de gagner 37 minutes entre Paris et Rennes (durée du trajet ramenée à 1h27) contre seulement 8 minutes entre Paris et Nantes (1h52). Le temps de transport entre le cœur de la capitale et Rennes sera équivalent à la plupart des trajets quotidiens effectués par bon nombre de franciliens dans des conditions de voyage souvent bien plus difficiles. Toutes les gares bénéficieront de gains de temps qui iront de 40 à 60 minutes. Les prévisions de la SNCF, portant sur l'effet Bretagne à grande vitesse, misent sur un trafic de 14 millions de passagers en 2020 (dont la moitié en gare de Rennes), soit plus de 4 millions de clients supplémentaires par rapport au volume actuel (+40% environ). Cette forte progression des usagers, susceptible de créer des phénomènes d'engorgement, pose notamment la question des conditions d'accès aux gares, pour la plupart situées au cœur des agglomérations, et des stationnements, conditions matérielles auxquelles les usagers se déclarent très sensibles.

Trafic passagers TGV en 2007 et prévisions en 2020



Source : SNCF





Objectifs de l'étude et méthode

Dans le cadre de leur convention partenariale, la Région Bretagne et les agences d'urbanisme et de développement économique bretonnes (Côtes d'Armor Développement, ADEUPA (Brest), AUDIAR (Rennes) et AUDELOR (Lorient)) ont convenu d'inscrire au programme de travail de ces dernières une étude sur l'appréciation de l'effet BGV sur les différents territoires bretons. Elle a pour objectif d'anticiper au mieux l'impact de cette infrastructure majeure sur le développement régional et sur les territoires bretons en recensant les attentes des acteurs locaux. Cette étude réalisée collectivement aborde les impacts du projet sur les territoires tant du point de vue de leur accessibilité que de leur développement économique.

240 ACTEURS INTERROGÉS SUR 17 TERRITOIRES

La première phase du travail réalisé par les agences d'urbanisme et de développement économique impliquées dans l'étude les a conduites à identifier des travaux de recherche et d'analyse menés par d'autres territoires sur la même problématique⁶ ainsi qu'en Bretagne sur le projet BGV. Elle a permis de conforter l'approche méthodologique et d'apporter les premiers éléments de cadrage de l'étude.

Mais, l'essentiel de la mission a consisté à remonter un maximum d'informations et d'avis du terrain. Une vingtaine de groupes de travail (focus groupes) ainsi que des enquêtes thématiques ont été conduites selon un guide commun.

A cela, il faut ajouter de nombreux entretiens individuels. Au total, 240 représentants de la sphère économique bretonne mais aussi parisienne, des professionnels du tourisme et de la culture, de l'enseignement et de la recherche ainsi que des institutions locales et départementales ont été impliqués dans cette démarche collective⁷.

APPRÉCIER LES SPÉCIFICITÉS TERRITORIALES

La démarche d'étude a couvert des territoires très différents en matière de desserte par le BGV : principales agglomérations, petites villes, territoires non desservis... Au total, 17 territoires différents ont été enquêtés.

Tableau de synthèse des acteurs auditionnés

Catégories d'acteurs	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Paris IDF	Total
Entreprises	17	11	29	30	21	108
Tourisme, Services aux entreprises	17	16	8	5	-	46
Enseignement supérieur, recherche	0	12	12	3	-	27
Professionnels de l'immobilier	3	6	3	3	-	15
TOTAL	56	49	56	55	21	237

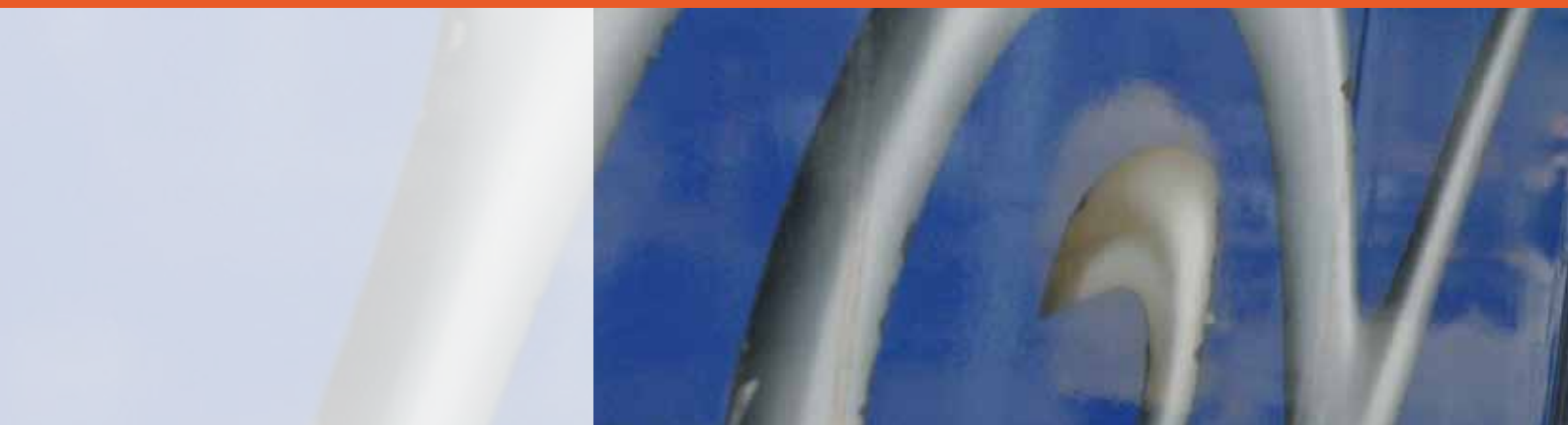
⁶ Principales sources identifiées et exploitées : cf. en annexe du présent rapport.

⁷ Liste des thématiques et des participants aux rencontres et enquêtes organisées par les agences : cf. en annexe.

Bretagne à Grande Vitesse : géographie des principaux groupes de travail et enquêtes conduits en 2009 et 2010 (hors entretiens individuels)

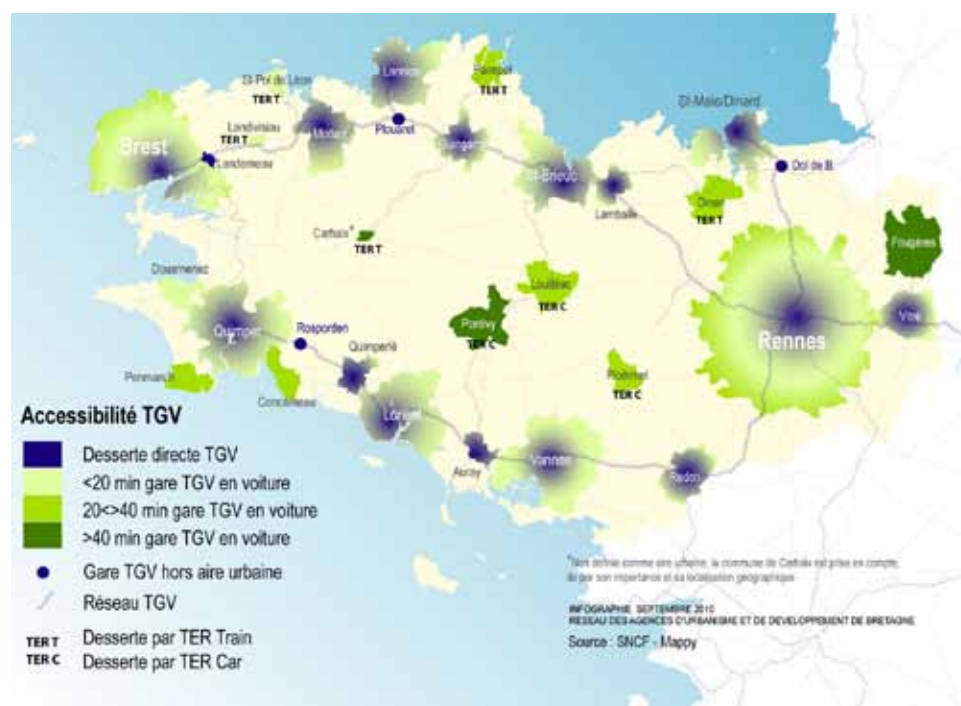


L'accessibilité TGV des territoires bretons



Cette première partie s'attache à analyser l'accessibilité actuelle et future des différents territoires bretons au regard de la desserte TGV. Elle repose à la fois sur l'expression des acteurs rencontrés ou enquêtés et sur des éléments objectifs (part des territoires desservis et calcul d'un indice d'accessibilité).

L'accessibilité au TGV des aires urbaines bretonnes en 2009



Des accessibilités différenciées

Une desserte directe de 60 % de la population

En Bretagne comme ailleurs, les territoires desservis par le TGV sont essentiellement urbains. Notre approche se base dans un premier temps sur les aires urbaines⁸. Elle est complétée ensuite par un examen de l'espace rural breton.

Un bon maillage des aires urbaines

En Bretagne, le nombre de gares TGV est important (19 gares). Ce nombre élevé s'explique par les particularités de l'armature urbaine bretonne (28 aires urbaines) et par l'organisation du réseau ferroviaire en 2 branches Nord et Sud. En outre, la vitesse limitée du TGV en Bretagne (grande vitesse jusqu'au Mans et demain jusqu'à Rennes) facilite la multiplication des arrêts.

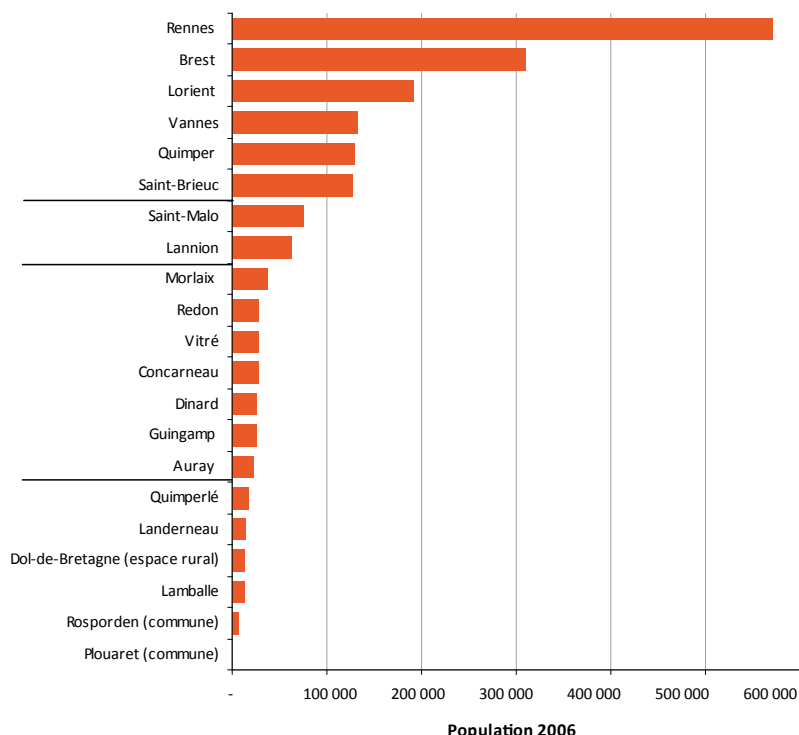
Le TGV dessert directement 18 des 28 aires urbaines bretonnes et la totalité de celles de plus de 50 000 habitants⁹. 15 des 19 aires urbaines de plus de 20 000 habitants sont desservies.

Le TGV dessert la totalité des 8 aires urbaines bretonnes de plus de 50 000 habitants (de Rennes à Lannion sur le graphique). Il dessert également 7 des 11 aires urbaines bretonnes de 20 000 à 50 000 habitants, (de Morlaix à Auray sur le graphique). En revanche, il ne dessert que 3 des 9 aires urbaines de moins de 20 000 habitants : Quimperlé, Landerneau, Lamballe.

De même, seulement trois autres territoires de moins de 20 000 habitants sont desservis : Dol-de-Bretagne (espace rural de 13 000 habitants) ainsi que les communes de Rosporden (6 900 hab.) et Plouaret (2 200 hab.).



Population des territoires bretons desservis directement par le TGV (aires urbaines sauf mentions contraintes)



Source : INSEE, RP 2006

Au total, la population desservie directement par le TGV est de 1 862 000 habitants en 2006 soit 60% de la population bretonne.

Quel accès aux TGV pour les territoires non desservis directement ?

Les territoires non desservis sont essentiellement :

- Le Centre Bretagne au sens large (de la Presqu'île de Crozon à Ploërmel) ;
- Quelques aires urbaines dont Fougères, Landivisiau et Dinan ;
- Un certain nombre de pôles ruraux (Bain-de-Bretagne, Saint-Méen-le-Grand, Muzillac...).

Des temps d'accès en voiture qui peuvent dépasser 40 minutes

Parmi les 10 aires urbaines non desservies, 5 sont situées de 40 à 50 kms d'une gare TGV. Il s'agit notamment de **Fougères, Dinan, Pontivy, Loudéac et Ploërmel**. Elles sont donc situées au-delà des 20 minutes considérées comme le critère de proximité¹⁰. Le temps d'accès en voiture dépasse 40 minutes pour 3 d'entre elles : Pontivy, Dinan et Fougères.

⁸ Une aire urbaine est selon l'INSEE un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

⁹ Compte tenu de sa grande proximité avec l'aire urbaine de Saint-Malo, l'aire urbaine de Dinard est également desservie directement. Les 10 aires urbaines non desservies sont plutôt des petites aires urbaines. L'aire urbaine de Concarneau (26 600 habitants) est desservie directement car elle est très proche de la gare de Rosporden.

¹⁰ « La France à 20 minutes, La révolution de la proximité », J.M. BENOIT, P. BENOIT, D. PUCCI - Collection Géographie, géopolitique - Editeur : BELIN

L'accessibilité TGV des territoires bretons



En revanche, 4 sont dans une relative proximité (autour de 20 kms et 20 minutes en voiture) de la gare la plus proche : Landivisiau, Saint-Pol-de-Léon, Penmarc'h et Douarnenez. Le cas de Landivisiau est atypique puisque le TGV y passe mais ne s'y arrête pas ; la connexion avec le réseau grande vitesse est donc très facile par le réseau TER.

L'essentiel de la population non desservie directement par le TGV en Bretagne (40%) relève de l'espace rural (33,5%). Le temps de ralliement aux gares les plus proches peut atteindre 55 minutes (voir annexes). Le cas du Centre-Bretagne mérite une attention particulière. Non desservis par la grande vitesse, les habitants de ce territoire font souvent le choix de privilégier un long déplacement en voiture.

Dans sa partie orientale, la gare de Rennes est souvent choisie car elle propose plus de fréquences, une offre de correspondances plus grande et un temps de trajet relativement court vers Paris ; les horaires peuvent alors être adaptés à un déplacement journalier. Toutefois l'accès à la gare de Rennes est jugé

de plus en plus difficile. Les gares de Guingamp, Lorient, Saint-Brieuc et Vannes sont également utilisées.

Pour ces territoires non desservis, il convient, en plus du temps de trajet, de prendre en compte le problème du stationnement qui a été largement évoqué dans les échanges avec les utilisateurs du TGV (Brest, Lorient, Quimper, Rennes, Saint-Brieuc...).

Le temps de stationnement a été évalué entre 5 et 10 minutes quand on intègre la recherche de place et le trajet vers la gare.

La desserte en TER

Le TER a une importance majeure pour les déplacements domicile travail des salariés et l'aire de recrutement des entreprises. Il joue également un rôle majeur dans la connexion avec le réseau TGV, notamment pour les particuliers. Toutefois, très peu d'acteurs économiques ont déclaré utiliser le TER comme moyen d'accès au TGV dans leurs propres déplacements professionnels.

7 aires urbaines desservies en TER. Parmi les 10 aires urbaines bre-

tonnes non desservies par le TGV, 7 sont desservies en TER. Il s'agit de Landivisiau, Dinan, Saint-Pol-de-Léon et Paimpol par train, Ploërmel, Loudéac et Pontivy par autocar. 3 n'ont pas de desserte TER : Douarnenez, Penmarch, Fougères (autocar vers Laval).

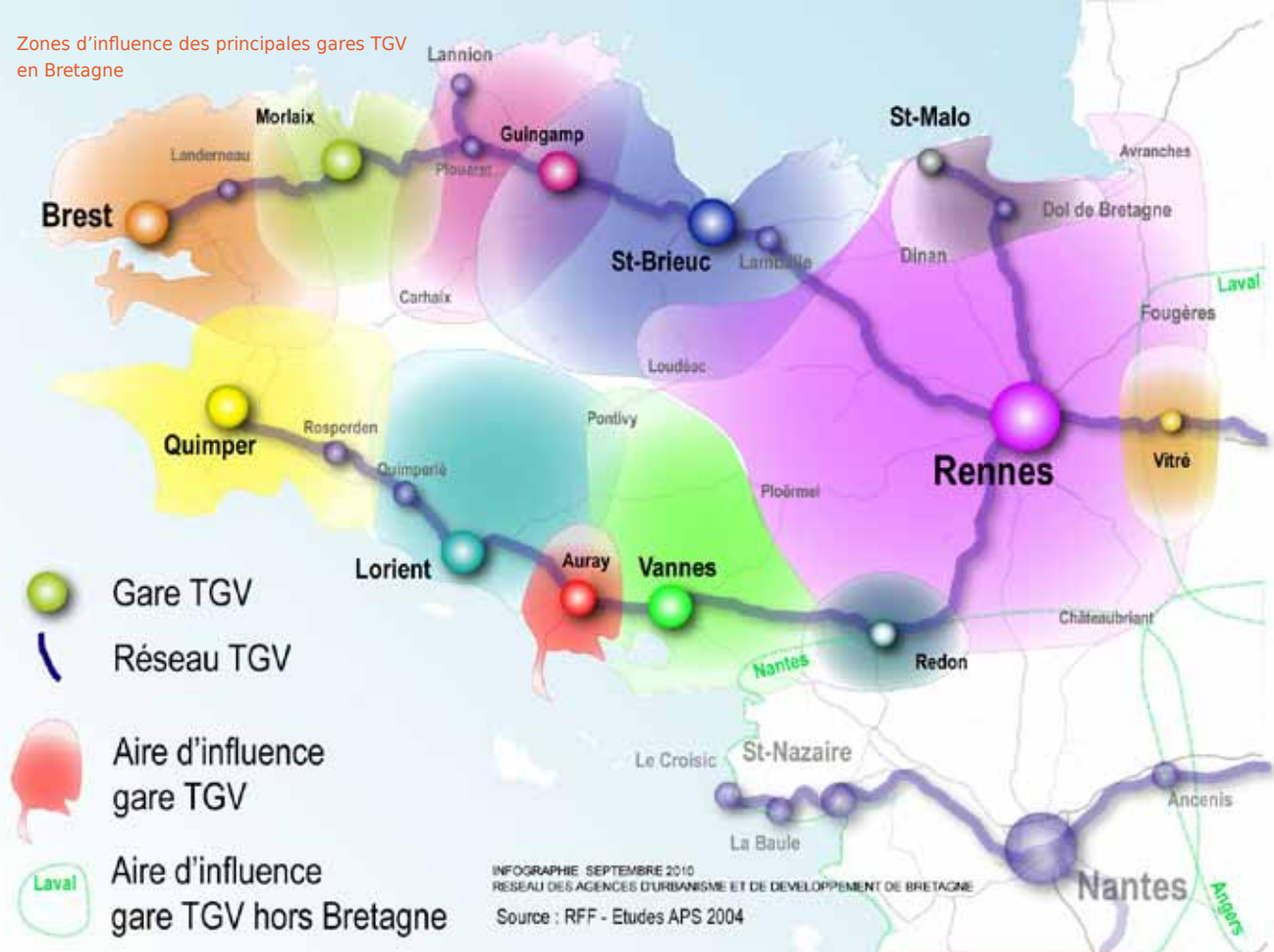
La gare choisie n'est pas toujours la plus proche

Les acteurs enquêtés dans les focus groupes ont souligné que la gare choisie n'est pas toujours la plus proche du domicile et qu'en général on privilégie la gare située dans le sens du trajet. A Loudéac voire en Centre Bretagne et parfois même à Lorient, des acteurs choisissent la gare de Rennes. Le pôle ferroviaire rennais qui en outre dispose de nombreuses fréquences a ainsi une influence importante, au-delà du département d'Ille-et-Vilaine. Elle s'étend sur un bon tiers Est de la région en englobant une partie des Côtes d'Armor et du Morbihan. La quasi-totalité de la Région est couverte à l'exception d'une partie du Centre Ouest Bretagne dont les choix de gares ne sont pas clairement établis.

Réseau TER Bretagne en 2010



Source : Région Bretagne



Source : RFF - Etudes APS 2004

Cinq rangs d'accessibilité des territoires au TGV

Une accessibilité déterminée par le temps de trajet et la fréquence

L'accessibilité peut se définir comme la capacité de se rendre à (ou « de venir de ») Paris rapidement et aisément à partir d'un territoire. Le degré d'accessibilité d'une gare dépend à la fois de la durée du trajet vers Paris et de la fréquence (nombre d'allers-retours quotidiens).

L'importance de la fréquence a souvent été soulignée lors des focus groupes. Ainsi, à Vitry ; l'augmentation des fréquences des arrêts TGV en gare est de loin la première priorité pour envisager un impact maximal de BGV sur l'économie locale. Dans le Pays du Lorient, les deux tiers des entreprises interrogées ont cité l'augmentation des fréquences comme une condition importante pour augmenter l'impact du TGV.

Aujourd'hui, l'écart de fréquence avec Rennes est tel que certaines entreprises préfèrent s'y rendre en voiture pour prendre le train dans la capitale bretonne. Il est cependant évident que l'augmentation des fréquences dans les gares intermédiaires rallonge la durée en bout de ligne. Elle est donc à concilier avec l'objectif de mettre la pointe du Finistère à 3h de Paris. Pour les voyageurs en provenance de Paris, la fréquence est aussi une priorité par rapport à « la course aux minutes gagnées ».

NB : Le niveau d'accessibilité est aussi déterminé par les horaires proposés. Ce dernier point est fondamental car il détermine les modalités du déplacement (nécessité ou non de prévoir une nuit à l'extérieur du domicile en fonction des horaires de réunion ou de correspondance). Il est toutefois difficile d'intégrer dans notre indicateur une variable de nature qualitative qui a pourtant été évoquée à de très nombreuses reprises lors des focus groupes. A Saint-Malo par exemple, les 40 minutes gagnées permettant une arrivée à 8 heures 40 à Paris (au lieu de 9 heures 20) représenteront un progrès indéniable. Dans le Pays du Centre Ouest Bretagne, c'est la qualité des correspondances à Guingamp qui est mise en avant.

Méthode utilisée pour le calcul de l'indice d'accessibilité

Nous proposons un indice d'accessibilité qui permet de « corriger » le temps de trajet vers Paris de l'impact de la fréquence. Plusieurs types d'indicateurs ont été testés. Celui qui est retenu ajoute au temps de trajet vers Paris une « pénalité » égale à une fraction du délai moyen entre 2 départs (une fraction de 20% de ce délai a été retenue après plusieurs hypothèses).

La formule peut s'écrire : $I = T + 0,2 (840 / F)$

I est l'indice, T le meilleur temps de trajet vers Paris (il est donc fonction de la distance et de la vitesse) et F le nombre d'AR par jour.

A Rennes, il y a 20 AR par jour et à Vitry 2. A partir de Vitry, sur une période « ouvrable » de 14 heures (soit 840 minutes), le délai entre deux possibilités d'aller à Paris est donc de 7 heures alors qu'il n'est en moyenne que de 42 minutes à Rennes. Cette façon de considérer la fréquence permet de « convertir » un nombre d'allers-retours en durée. A Rennes, le délai entre deux départs est de 42 minutes (840 minutes divisé par 20, elle est de 420 minutes à Vitry (840 divisé par 2). Toutefois l'affectation de ce temps d'attente de manière intégrale au temps de trajet serait abusive. En effet, un territoire peut quand même être « proche » de Paris même si ce n'est qu'une fois par jour. Nous avons retenu le principe de n'intégrer que 20% de ce temps d'attente entre 2 départs.

L'accessibilité TGV des territoires bretons

Les fréquences en 2009 et leur prise en compte dans l'indice d'accessibilité

Gares	Meilleur temps de parcours vers Paris en 2009 (T)	Fréquence en 2009 (F)	Délai moyen entre 2 départs sur une période de 14 heures soit 840 mn	Durée rajoutée au temps de trajet	Indice d'accessibilité 2009 (I)
Rennes	2h03	20 AR	42 mn	8,4 mn	132
Saint-Brieuc	2h55	9 AR	93 mn	19 mn	194
Brest	4h12				273
Vannes	3h04				205
Guingamp	3h13	8 AR	105 mn	21 mn	214
Quimper	4h21				282
Lorient	3h34				235
Morlaix	3h46	7 AR	120 mn	24 mn	250
Auray	3h18	6 AR	140 mn	28 mn	226
Redon	2h42	4 AR	210 mn	42 mn	204
Saint-Malo	2h53				229
Lamballe	2h44	3 AR	280 mn	56 mn	220
Quimperlé	3h56				306
Rosporden	4h10				306
Landerneau	4h09				333
Vitré	1h54	2 AR	420 mn	84 mn	198
Dol-de-Bretagne	2h47				251
Plouaret	3h31				295
Lannion	3h59	1 AR	840 mn	168 mn	407

Source : Agences d'urbanisme et de développement de Bretagne

Par rapport à un classement basé uniquement sur le temps de trajet, la prise en compte de la fréquence dans notre indice induit les changements suivants :

- Un meilleur classement des agglomérations importantes qui ont des fréquences plus grandes : Brest, Quimper, Guingamp, Lorient, Saint-Brieuc et Vannes ;
- Un classement moins favorable des petites gares qui ont peu de fréquences : Dol-de-Bretagne, Plouaret, Lamballe.

Saint-Brieuc est désormais au 2nd rang pour l'accessibilité (6ème pour le temps de trajet). Dol-de-Bretagne à l'inverse passe de la 5ème (temps de trajet) à la 14ème place (indice d'accessibilité).

En 2017, Rennes (niveau 1 en Bretagne) bénéficiera d'une très bonne accessibilité au niveau breton mais également à l'échelle nationale. Celle-ci sera proche de celle d'agglomérations telles que Poitiers, Metz ou Bruxelles et meilleure que celle de villes comme Nantes (1h52 et 21 AR), Caen (1h58 et 13 AR) ou Lyon (2h08 et 21 AR).

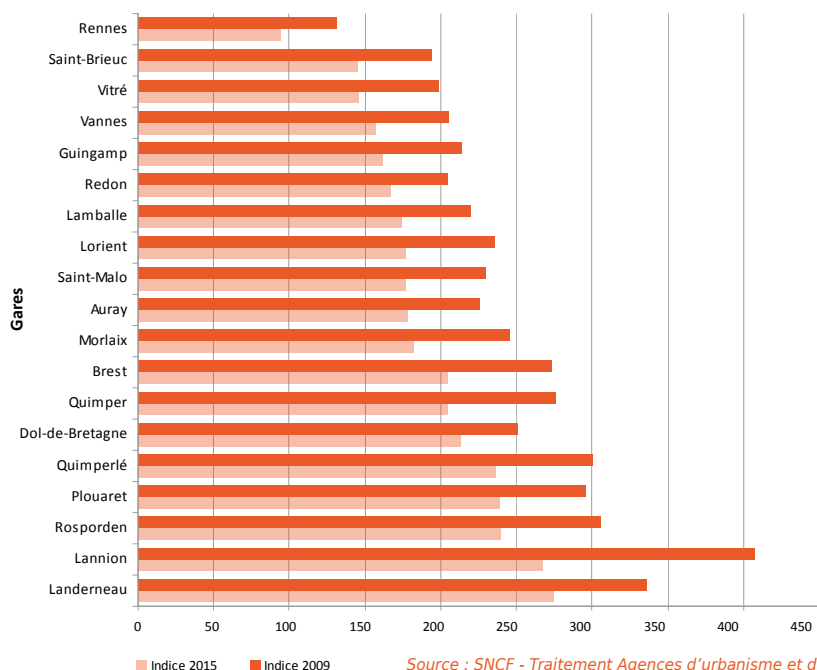
Saint-Brieuc (niveau 2) profitera d'une accessibilité similaire à celle de Valence (2h10 et 9 AR). A Bordeaux, le temps de trajet sera équivalent mais la fréquence plus forte (21 AR)

L'accessibilité de Vannes (niveau 3) sera meilleure que celle de La Rochelle (2h49 et 6 AR) alors que c'est l'inverse aujourd'hui.

Brest et Quimper (niveau 4) disposeront d'une accessibilité proche de celle de Montpellier (3h05 et 12 AR) mais plus faible que celle de Marseille en raison des fréquences (3h00 mais 17 AR).

Géographiquement, ces deux agglomérations méridionales sont toutefois nettement plus éloignées de Paris (750 kms) que Brest et Quimper (580-600 kms).

Indice d'accessibilité : Temps de trajet corrigé de l'impact des fréquences (en minutes)



Source : SNCF - Traitement Agences d'urbanisme et de développement de Bretagne



Le niveau d'accessibilité en 2017 des 19 gares se décline en 5 niveaux

Niveaux	Nb de gares	Gares	Temps de trajet et fréquence 2017
Niveau 1	1	Rennes	Temps de trajet vers Paris de 1h30 et très bonne fréquence (le double de celles des autres gares) : tête de réseau.
Niveau 2	2	Saint-Brieuc Vitré	Temps de trajet de 1h30 pour Vitré (mais avec 3 AR) et de 2h10 pour Saint-Brieuc (avec 11 AR/jour).
Niveau 3	8	Redon Lamballe Saint-Malo	Temps de trajet entre 2h00 et 2h15 mais faible fréquence (3 ou 4 AR)
		Vannes Guingamp Lorient Morlaix	Temps de trajet plus long (entre 2h20 et 2h40) mais bonne fréquence (8 à 10 AR par jour).
		Auray	Situation intermédiaire.
Niveau 4	3	Quimper Brest	Bonne fréquence (10 AR jour) mais temps de trajet qui reste élevé (3h08)
		Dol-de-Bretagne	Temps de trajet faible (2h09) mais seulement 2 AR
Niveau 5	5	Quimperlé Plouaret Lannion Rosporden Landerneau	Temps de trajet supérieur le plus souvent à 3h00 (sauf Plouaret 2h30) et faible fréquence (2 ou 3 AR).

Source : Agences d'urbanisme et de développement de Bretagne

Une amélioration de l'accessibilité plus marquée à l'ouest

Une réduction des différentiels dans les temps de trajets

Le programme BGV comprend à la fois la mise en grande vitesse du Mans à Rennes, et l'amélioration des lignes sud et nord à l'ouest de Rennes. Cette double amélioration permet de réduire les écarts de temps de trajet pour Paris entre les territoires bretons.

Ainsi, tous les territoires bretons bénéficieront de la demi-heure gagnée avant Rennes. Mais avec l'amélioration des lignes nord et sud après Rennes, les gains globaux seront plus élevés. Ils dépasseront :

- 40 minutes à Saint-Brieuc, Vannes et Guingamp ;
- 50 minutes à Lorient et Morlaix ;
- 60 minutes à Quimper ou Brest.

3 heures : un seuil déterminant

Le gain en temps constitue un élément déterminant et ce d'autant plus que le temps de trajet initial est élevé. Ainsi, les acteurs finistériens interrogés estiment indispensable que le temps de 3h08 soit respecté pour que l'effet TGV soit perceptible. Au-dessus du seuil des 3 heures, la concurrence avec l'avion reste très forte. Pour autant, ce seuil pourrait évoluer par la prise en compte de l'impact environnemental d'un vol en avion (à la place de l'avion, une école d'ingénieur brestoise propose à ses enseignants et intervenants actuellement un voyage en première classe en train, une nuit d'hôtel et une clef 3G). Lors du focus groupe organisé à Quimper, il a été également évoqué la hausse sensible du coût des carburants qui devrait logiquement favoriser le transport ferroviaire.

Une accessibilité améliorée surtout dans l'Ouest

Les plus fortes améliorations de l'indice d'accessibilité concernent les gares de la Bretagne occidentale. Il s'agit essentiellement d'un effet temps en valeur absolue. Plus le temps de parcours est long et plus le gain potentiel est élevé. L'effet fréquence est, quant à lui, d'autant plus marqué que le nombre actuel d'allers-retours est faible. Ainsi, pour Lannion, l'effet fréquence est significatif (50% de l'amélioration en passant de 1 AR à 2 AR).

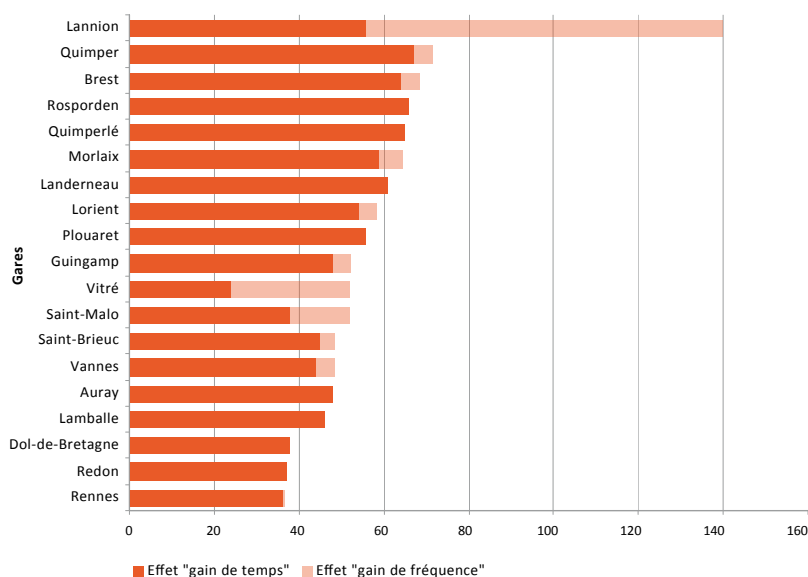
C'est aussi le cas pour Saint-Malo, Vitré, Lorient ou Quimper. Il est marginal pour Rennes où l'effet temps est très prépondérant (+2 AR en 2017 par rapport à 20 en 2009). Cette évolution se traduira par une

L'accessibilité TGV des territoires bretons

réduction des écarts dans les temps de trajet vers Paris des différentes gares bretonnes et donc par un « rétrécissement » relatif du territoire breton. Ce constat doit être nuancé ; si en valeur absolue le gain est le plus élevé à l'Ouest, en termes relatifs (gain de temps / temps total 2009), le gain est plus fort à l'Est. Cela s'explique par une vitesse commerciale qui reste trop faible à l'ouest de Rennes. La capitale régionale se rapproche donc plus de Paris que de la pointe bretonne.

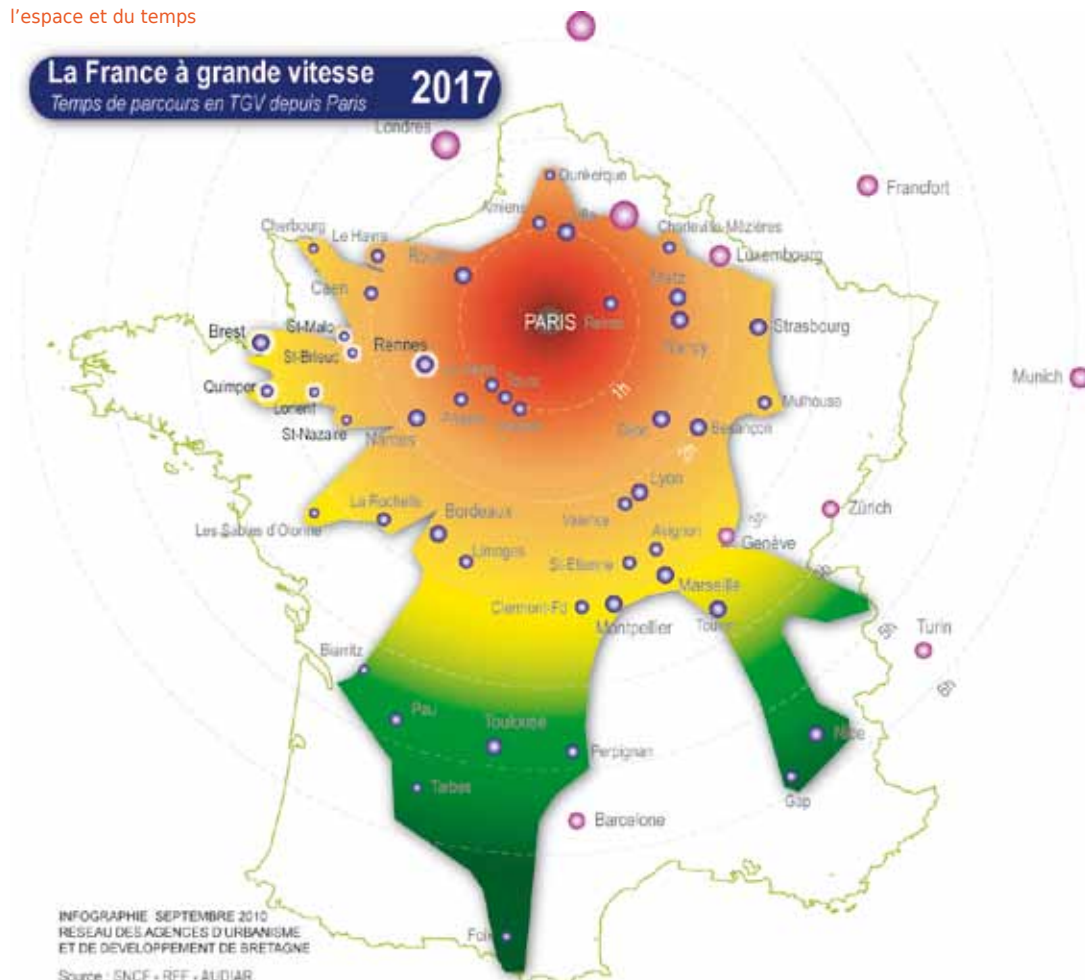
Vus de Paris, les écarts entre villes bretonnes ne sont pas significativement modifiés. Ainsi, en 2017 comme en 2009, il faudra 2 fois plus de temps pour aller à Brest ou Quimper qu'à Rennes et toujours 1,8 fois plus de temps pour aller à Lorient qu'à Rennes.

Amélioration de l'indice d'accessibilité de 2009 à 2017



Source : SNCF - Traitement Agences d'urbanisme et de développement de Bretagne

Bretagne Grande Vitesse : une contraction de l'espace et du temps





Les attentes des acteurs sur l'offre et les services TGV

Lors des focus groupes, enquêtes et entretiens, les acteurs ont fait part de nombreuses remarques, points de vue et attentes sur l'offre TGV actuelle et future : distance et facilité d'accès à la gare, offres de stationnement, fréquence, horaires et tarification des trains, correspondances, interconnexion aux autres modes de transport...

Au coeur des préoccupations : plus de compétitivité sur les fréquences, les horaires et les prix

Des fréquences supplémentaires et des horaires adaptés

Les avis sont unanimes, l'impact du projet BGV est conditionnée par une offre TGV plus compétitive. Hormis dans l'agglomération rennaise, les acteurs interrogés souhaitent une augmentation significative des fréquences dans les gares qu'ils fréquentent. Ce critère est prioritaire à Vitré, Dol-de-Bretagne, Lorient et Saint-Brieuc.

Les attentes se focalisent également sur un réajustement des horaires, pour capter davantage de clientèle. La demande porte surtout sur **une adaptation des horaires du début de matinée** dans le créneau 6h00-9h00, avec des TGV supplémentaires, pour autoriser une journée de travail commençant dès 9h à Paris comme en Bretagne. Comme le montre le tableau précédent, **9 gares bretonnes permettent d'arriver avant 9h00 à Paris mais seule celle de Rennes permet à des Parisiens de commencer une journée de travail en Bretagne aux alentours de 9h00 en n'utilisant que le train**. Les acteurs parisiens souhaitent donc disposer d'un départ quotidien de Paris dans le créneau 6h00-7h00, tout comme ceux de Saint-Malo,

Efficacité de l'offre TGV actuelle sur le créneau 6h00-9h00 entre la Bretagne et Paris (en jours ouvrables)

Gares	Dessertes 2010		Desserte 2017 : horaires et offre 2010 inchangés + gains de temps projet BGV	
	Nb de TGV arrivant à Paris avant 9h00	Nb de TGV partant de Paris arrivant en gare avant 9h00	Nb de TGV arrivant à Paris avant 9h00	Nb de TGV partant de Paris arrivant en gare avant 9h00
Rennes	3	1	3	1
Vitré	1	0	1	0
Saint-Malo	0	0	1	0
Dol-de-Bretagne	0	0	0	0
Redon	1	0	1	0
Lamballe	1	0	1	0
Saint-Brieuc	1	0	2	0
Vannes	1	0	2	0
Auray	0	0	0	0
Guingamp	0	0	1	0
Lorient	1	0	2	0
Plouaret	0	0	0	0
Lannion	0	0	0	0
Morlaix	0	0	1	0
Quimperlé	0	0	0	0
Landerneau	0	0	0	0
Rosporden	0	0	0	0
Brest	0	0	1	0
Quimper	0	0	1	0
Total	9	1	13	2
Hors Rennes	6	0	14	0

Source : SNCF - Agences d'urbanisme et de développement de Bretagne

pour la clientèle du Palais du Grand Large. Les entrepreneurs vitréens amélioreraient également l'accueil de leurs visiteurs avec un TGV partant de Paris entre 7h00 et 8h00. **Depuis les gares finistériennes, il est actuellement impossible de rallier la capitale avant 9h00**, ce qui désavantage le TGV au profit de l'avion. En considérant les gains de temps offerts par le projet BGV et des horaires inchangés, la situation pourrait toutefois s'améliorer dès 2017. Depuis Brest et Quimper, les premiers TGV partent actuellement à 4h45 et 5h25. Avec les gains de temps, l'arrivée à Paris pourrait se réaliser entre 8h00 et 8h30. Mais vis-à-vis de l'avion, les acteurs finistériens soulignent que le TGV ne peut être compétitif si les usagers doivent se lever plus tôt pour rallier la gare.

Des départs autour de 6h00 sont donc fortement souhaités à Brest comme à Quimper. **Les horaires de fin de journée** suscitent également de nombreuses requêtes, notamment au-delà de Rennes.

Dans le sens Paris-Bretagne :

- Des TGV qui partiraient de Paris entre 17h00 et 18h00 permettraient une arrivée à la pointe bretonne avant 21h30. Ils ajouteraient de la flexibilité au retour des usagers bretons et à l'arrivée des touristes le jeudi et vendredi soir pour les courts-séjours qui tendent à se multiplier ;
- En semaine, le dernier TGV du retour pour les usagers bretons de l'axe nord Bretagne quitte Paris à 19h05, ce qui est jugé trop tôt. Beaucoup d'usagers du Centre-

L'accessibilité TGV des territoires bretons

Bretagne, voire du pays briochin préfèrent organiser leurs voyages à partir de Rennes. En conséquence, ils demandent une desserte de l'axe nord plus tardive le soir avec des TGV partant de Paris entre 20h00 et 21h00 (possibilité de prolonger le TGV de 20h05 qui s'arrête à Rennes).

Dans le sens Bretagne-Paris :

- Le retour des usagers depuis la pointe bretonne à destination de Paris doit être amélioré. Des trains partant de Brest et Quimper vers 17h30-18h00 sont souhaités, en semaine comme le week-end.
- Un TGV tardif partant de Rennes en fin de soirée vers 22h30-23h00 pourrait favoriser les retours des Parisiens assistant à des conférences du soir ou des dîners d'affaires à Rennes.

L'ensemble de ces souhaits sur les horaires pourrait être appliqué aux fréquences supplémentaires déjà prévues dès 2017 dans les gares bretonnes et à celles qui seront négociées ultérieurement.

Des fréquences supplémentaires et des horaires adaptés

De nombreux acteurs interrogés se sont inquiétés des augmentations des tarifs du TGV. Ils attendent de la SNCF une politique de modération tarifaire ainsi qu'une amélioration de la lisibilité et une harmonisation des gammes tarifaires. L'arbitrage avec l'avion n'est plus toujours favorable avec le développement des low cost aériens. A Brest, des liaisons aériennes à bas coût avec Paris sont proposées depuis l'été 2010. Elles modifient la perception du prix du billet de train, même si la SNCF propose également des tarifs attractifs avec l'offre IDTGV, qui constitue une véritable réponse aux low cost aériens.

Un besoin accru d'offres spécifiques à l'intention de certaines catégories d'usagers (forfaits TGV-Parking, forfaits week-end, etc.) a également été cité.

Renforcer l'intermodalité pour diffuser l'effet BGV

L'impact positif du projet BGV dépend également de la possibilité offerte aux usagers de pouvoir disposer facilement d'une chaîne de déplacements « porte à porte » plus efficace, capable de consolider et garantir les gains de temps attendus. L'amélioration de l'intermodalité entre le TGV et les autres modes de déplacements est, de ce fait, très attendue partout en Bretagne et plus particulièrement dans les territoires les plus isolés.

Elle doit également aller de pair avec une hausse significative de l'offre TER sur l'ensemble du réseau ferroviaire breton.

Taux de correspondance¹¹ entre le TGV et le réseau TER dans les gares bretonnes

Taux moyen de correspondance TGV-TER (%)		
0 à 10	10 à 20	Plus de 20
Saint-Malo	Rennes	Guingamp
Vitré	Morlaix	Plouaret
Redon	Dol-de-Bretagne	
Vannes	Lorient	
Auray		
Saint-Brieuc		
Lamballe		
Quimper		
Brest		
Quimperlé		
Landerneau		
Rosporden		
Lannion		

Source : Enquête RFF 2003
(Données Région Bretagne 2006 pour les gares de Saint-Malo, Dol-de-Bretagne et Lannion)

L'intermodalité TGV/TER

Les connexions entre TGV et TER ont été régulièrement évoquées. Elles jouent un rôle essentiel dans un certain nombre de gares assurant une fonction de carrefour ferroviaire : Guingamp, Plouaret, Rennes, Lorient, Morlaix ou Dol-de-Bretagne (cf. tableau précédent). Le développement des correspondances TGV/TER dans ces pôles d'échanges multimodaux (PEM) doit être encouragé, tant en nombre qu'en qualité (temps d'attente réduit, correspondances multiples en fin de journée...). Elles pourront ainsi être davantage en capacité d'irriguer convenablement les territoires périurbains (autour de Rennes, Brest ou Lorient) et surtout ruraux.

Un enjeu particulier pour la Bretagne Nord

Afin de bénéficier également de l'effet TGV, les territoires comme le Centre Ouest Bretagne ou le Trégor ont nécessairement besoin d'une amélioration significative de l'offre TER et de correspondances TGV dans les gares de Guingamp et Plouaret. En dépit de la qualité des correspondances dans ces deux gares (temps moyen d'attente acceptable), les possibilités de voyages entre Carhaix, Paimpol, Lannion et Paris demeurent encore limitées (cf. tableau ci-dessous). Les acteurs du Pays de Dinan évoquent quant à eux le rôle primordial de la gare de Dol-de-Bretagne dans l'accessibilité ferroviaire de leur territoire. Il est actuellement impossible de se rendre en train à Paris pour la journée depuis Dinan, les horaires étant actuellement inadaptés.

L'accessibilité à Paris des gares bretonnes non desservies par le TGV en 2010 (hors correspondances TGV/TER autocar)

Gares	Nb d'allers-retours possibles avec Paris en semaine	Gare de correspondance	Temps moyen d'attente en correspondance
Lannion	5	Plouaret et Guingamp	13 mn
Roscoff	2	Morlaix	8 mn
Carhaix	4	Guingamp	14 mn
Paimpol	4 à 5	Guingamp	15 mn
Dinan	1	Dol-de-Bretagne	9 mn

Source : Horaires SNCF, Septembre 2010 - Traitement Agences d'urbanisme et de développement de Bretagne

¹¹ Taux de correspondance : part des voyageurs descendant d'un TER pour prendre un TGV (et vice-versa).



L'amélioration de l'intermodalité avec les réseaux de transports urbains et interurbains

Outre l'amélioration des correspondances entre les TGV et TER, les attentes des usagers portent également sur les cohérences à trouver entre ces modes de transport ferroviaire « principaux » et les réseaux de transports urbains et interurbains complémentaires gérés notamment par les départements et les agglomérations. Un effort doit en particulier être fait concernant la desserte des espaces d'activités (notamment tertiaires), des pôles universitaires, touristiques ou hôteliers (Rennes, Brest, Auray, Saint-Malo notamment). Le concept de PEM (pôles d'échanges multimodaux) suppose une connexion optimale aux autres modes de transport.

De la même manière, l'amélioration des transports interurbains et locaux (systèmes de transports à la demande...) dans les territoires ruraux, qui ne disposent d'aucune desserte ferroviaire directe (Pays de Fougères, de Pontivy, de Loudéac...), constitue un élément important dans la chaîne de transport qu'il conviendrait de développer en Bretagne.

Une meilleure connexion vers les aéroports parisiens

Les acteurs enquêtés souhaitent un renforcement de l'accès en TGV aux aéroports parisiens. La connexion aux aéroports internationaux d'Île de France par voie aérienne est en effet non seulement plus rapide mais aussi plus fréquente : Roissy-Charles-de-Gaulle à partir de Brest et Rennes 4 fois par jour, et Orly à partir de Brest (7 AR / jour), Lorient, Quimper et Lannion. L'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle est seulement desservi chaque jour par 3 TGV Rennes-Lille, et 1 TGV Lorient-Rennes-Lille, quand Lille dispose de 23 AR quotidiens avec la plate-forme.

Les acteurs rennais audités souhaitent disposer d'au moins 8 à 10

AR quotidiens avec Roissy-Charles-de-Gaulle (contre 4 aujourd'hui) pour juger la connexion efficace, tout en passant par Massy-TGV (gare desservant le pôle technologique de Saclay). Quant à l'aéroport d'Orly, les acteurs regrettent qu'il n'existe pas de connexions ferroviaires directes depuis la Bretagne, l'aéroport ne disposant pas de gare TGV.

L'amélioration des connexions serait d'autant plus perceptible si elle était accompagnée de la création de comptoirs de pré-enregistrement des bagages Air-Fer dans les gares bretonnes, à l'instar des expériences étrangères (Bruxelles, Francfort, Leipzig, Magdeburg, Hong-Kong...).

Un meilleur accès aux gares et davantage de services

L'accessibilité routière des gares reste problématique pour les usagers en provenance des territoires non desservis par le TGV. Cela a notamment été cité dans les focus groupes de Brest, Guingamp, Lorient, Quimper, Rennes, Saint-Brieuc... Ainsi, les usagers de Pontivy, Loudéac, Dinan ou Ploërmel qui utilisent préférentiellement la gare de Rennes comme point de départ mettent l'accent sur les difficultés rencontrées pour accéder à la gare de Rennes avant 9h00 (ralentissements, embouteillages). L'utilisation longue durée des parking-relais du métro en bout de ligne pourrait constituer une alternative.

Les usagers du TGV estiment aussi que le niveau de services en gare et dans les rames est largement perfectible. En premier lieu l'offre de parkings est jugée insuffisante à proximité plus ou moins immédiate des gares, notamment à Rennes, Brest, Lorient, Saint-Brieuc, Vannes, Saint-Malo ou Vitré. En outre, l'offre actuelle de parkings longue durée incluse dans l'achat des billets de TGV, très utilisée par la clientèle affaires, reste insuffisante notamment à Rennes et Brest. Le constat est identique pour les arrêts-minute en front de gare.

L'offre de location de véhicules et de taxis près des gares est jugée trop faible et peu flexible par les acteurs interrogés en particulier dans les villes moyennes (Auray, Carhaix, Guingamp, Vitré, Dol-de-Bretagne). De plus, qu'ils soient touristes ou en déplacement professionnel, les usagers éprouvent des difficultés à louer et à restituer un véhicule en soirée. La majorité des agences de location ferment avant 19h00. Enfin, les difficultés d'accès à la gare et aux trains pour les vélos ont également été pointées.

Au-delà de la chaîne de déplacements, des attentes sont exprimées sur trois points :

- Une plus grande lisibilité et une meilleure communication sur les horaires et les tarifs (correspondances, promotions...);
- De nombreux acteurs ont également pointé les déficiences constatées dans la « continuité numérique ». Ils regrettent les interruptions des connexions aux réseaux portable ou internet. Le TGV et les gares sont encore perfectibles de ce point de vue pour être des espaces de travail ou de communication ;
- Concernant les espaces commerciaux dans les gares, l'offre est jugée insuffisante, illisible ou de mauvaise qualité en particulier à Rennes et Brest.

L'accessibilité TGV des territoires bretons

Attentes communes et divergences entre les territoires

Des différences selon le degré d'accessibilité

Niveaux	Attentes exprimées par les acteurs
Niveau 1	Rennes : priorité aux services et réajustement d'horaires
Niveau 2	Saint-Brieuc et Vitré : satisfaction sur le temps de trajet, mais attentes sur les fréquences à Vitré
Niveau 3	Lamballe et Saint-Malo : des temps de parcours jugés satisfaisants, mais des souhaits d'augmentation des fréquences à Saint-Malo et inquiétudes sur le maintien des fréquences à Lamballe. Vannes, Guingamp, Lorient, Morlaix : perception sur le niveau des fréquences liée à la taille de la ville. Elles sont jugées insuffisantes à Lorient et Vannes. Le gain de temps est apprécié, mais le temps de parcours sera encore long (au-delà de 2h30). Auray : aujourd'hui, stationnement jugé insuffisant et problème de connexions avec les sites touristiques.
Niveau 4	Brest, Quimper : fréquences satisfaisantes, mais temps de parcours jugés encore trop longs. L'arbitrage avion/TGV n'est pas tranché pour les usagers. Dol-de-Bretagne : satisfaction sur le temps de trajet et demande de fréquences supplémentaires (pour Dinan et le Mont-Saint-Michel)..
Niveau 5	Landerneau, Lannion, Plouaret, Quimperlé, Rosporden : souhait du maintien des fréquences actuelles, dans un contexte de proximité aux grandes gares TGV.
Villes et territoires non desservis	Centre Bretagne, Châteaulin, Centre Ouest Bretagne, Concarneau, Pays Bigouden, Dinan, Landivisiau, Muzillac, Saint-Pol-de-Léon-Roscoff : souhaits de liaisons en TER et cars interurbains renforcées avec les gares TGV à offre importante.

Source : Agences d'urbanisme et de développement de Bretagne

Des attentes parfois contradictoires

Dans une infrastructure de transport ferroviaire, les arrêts chez les uns sont des délais pour les usagers des gares suivantes.

Parmi les 17 territoires enquêtés, les attentes exprimées sont (logiquement) contradictoires notamment sur le nombre d'arrêts. En bout de ligne (la pointe bretonne), on souhaite qu'il y ait le moins d'arrêts dans les petites gares intermédiaires. Ainsi, un maximum de TGV pourra répondre aux objectifs de temps de parcours de 3h08 pour Brest et Quimper.

A l'inverse, dans les petites gares (Vitré, Lamballe...), on souhaite au minima un maintien des fréquences actuelles et si possible une augmentation du nombre d'arrêts.

Par ailleurs, à Rennes, des demandes ont été exprimées sur une diminution des arrêts entre Rennes et Paris (Le Mans et Laval).



La sensibilité économique des territoires au TGV



Après avoir apprécié l'accessibilité TGV des différents territoires bretons, cette seconde partie s'attache à caractériser leur sensibilité économique aux effets du TGV. Elle repose sur deux approches complémentaires : une analyse du tissu économique des différents territoires et un recueil des avis exprimés par les acteurs dans les enquêtes et focus-groupes.

Un effet potentiel important sur les territoires tertiaires ou touristiques

L'analyse des études déjà réalisées sur l'impact du TGV comme les focus groupes organisés ont mis en évidence que les deux secteurs économiques les plus concernés par l'effet TGV sont le secteur tertiaire supérieur et le secteur touristique. C'est pourquoi, pour apprécier statistiquement l'effet TGV, nous avons calculé un indice synthétique de sensibilité TGV qui s'appuie sur deux éléments :

- Le poids des cadres des fonctions métropolitaines (CFM) ;
- Le poids des hébergements touristiques.

La sensibilité économique est mesurée du point de vue de l'infrastructure de transport au niveau régional : identification des principales concentrations de l'emploi métropolitain supérieur et de l'hébergement touristique. Bien entendu, il s'agit d'une simplification de la réalité mais qui permet d'apprécier les différences de tissu économique entre les territoires et les écarts en matière d'impact potentiel du TGV.

PRÉCISION SUR L'ÉCHELLE GÉOGRAPHIQUE RETENUE

Une diffusion de l'effet TGV qui dépasse les frontières de l'aire urbaine

L'aire urbaine permet de mesurer la population directement desservie par le TGV (cf. partie 1). Toutefois, la zone d'influence de la gare et les effets du rétrécissement des distances vers Paris dépassent le périmètre de l'aire urbaine. Ainsi, le focus groupe de Muzillac a fait ressortir un effet positif de BGV sur ce territoire qui est un pôle rural qui n'appartient pas à l'aire urbaine vannetaise mais appartient au Pays de Vannes. Il en va de même pour Carnac et Quiberon situés dans le Pays d'Auray mais pas dans l'aire urbaine d'Auray. Le périmètre retenu a été celui des 21 pays bretons.

Cette règle rencontre toutefois des exceptions quand il y a plusieurs gares TGV par Pays :

Ainsi pour le Pays de Cornouaille, ont été isolées la Communauté de communes de Concarneau (gare de Rosporden) et la Communauté de communes de Quimperlé (gare de Quimperlé).

Pour le Pays de Saint-Brieuc, la Communauté de communes de Lamballe a été isolée, tout comme la Communauté de communes de Dol-de-Bretagne pour le Pays de Saint-Malo, et la Communauté de communes du Pays de Landerneau pour le Pays de Brest. En ce qui concerne Rennes, à la différence des autres territoires, l'aire urbaine est plus vaste que le Pays.



Cadres des fonctions métropolitaines : une forte polarisation

Le nombre de cadres des fonctions métropolitaines (CFM) reflète, à la fois, une dimension d'attractivité et de rayonnement. D'une part, ces cadres sont par nature très mobiles et vont utiliser différents moyens de transport pour leurs déplacements professionnels. D'autre part, ils génèrent des déplacements, étant souvent amenés à accueillir leurs partenaires, clients ou fournisseurs sur leur lieu de travail.

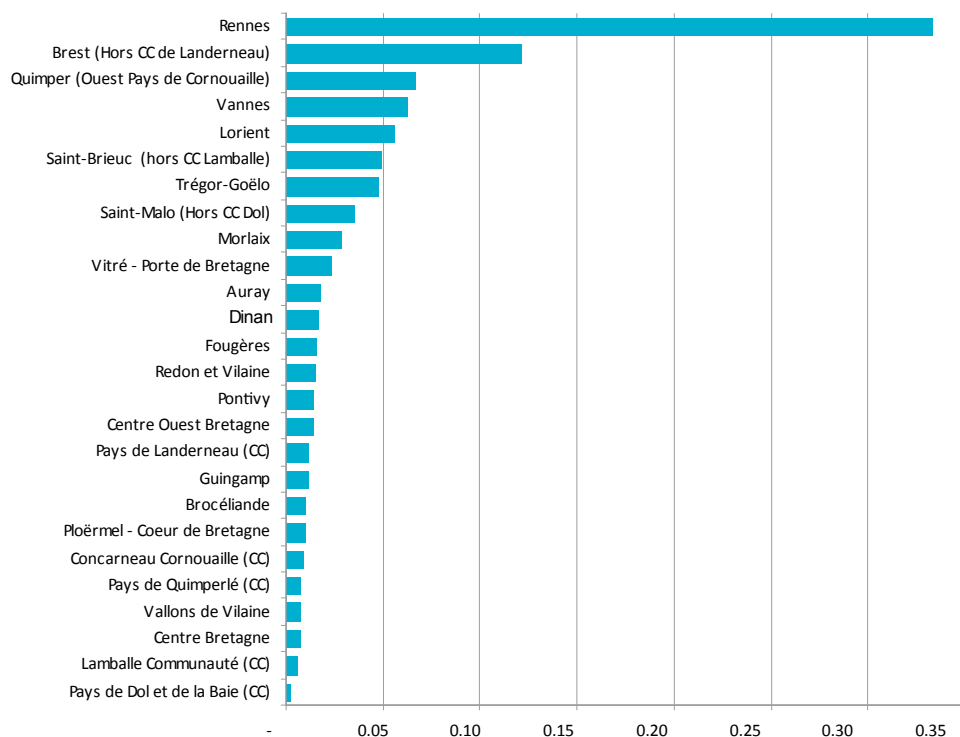
Dans le Morbihan, le secteur des entreprises de services ou d'informatique a un usage important du TGV. Les turbo-profs¹² sont également des cibles visées par les organismes d'enseignement supérieur (Brest et Rennes en particulier).

En Bretagne comme dans toutes les régions, l'emploi des cadres métropolitains est fortement polarisé spatialement. Le Pays de Rennes, qui est une des métropoles régionales françaises, représente logiquement une part importante du total breton (33% du total des emplois de CFM).

Le Pays de Brest est au 2nd rang (12%) suivi par les 4 autres Pays de plus de 100 000 habitants (autour de 5% chacun) Vannes, Quimper, Lorient et Saint-Brieuc.

Le cas du Pays de Trégor-Goëlo (Lannion) est plus atypique. Il résulte de l'implantation ancienne sur Lan-

Indice d'emploi des cadres des fonctions métropolitaines en 2006 par Pays ou Intercommunalité (CC)



Source : INSEE - Agences d'urbanisme et de développement de Bretagne

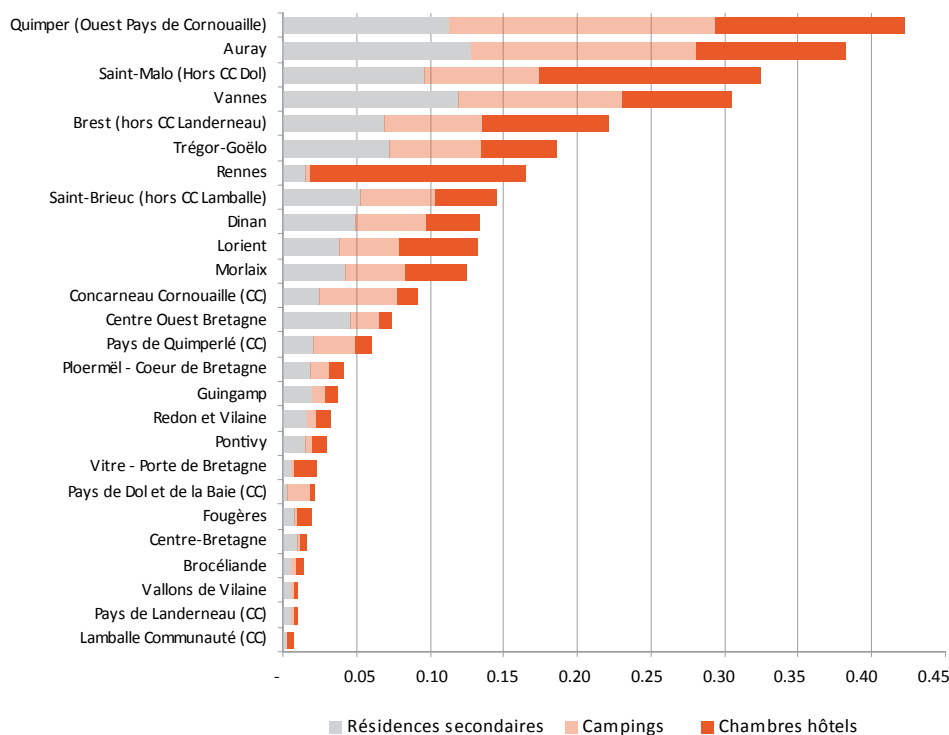
nion d'un pôle de recherche dans les télécoms et de l'implantation de deux grandes entreprises (Alcatel et France Télécom).

NB : L'indice est égal au poids de chaque territoire dans le total des emplois bretons de cadres des fonctions métropolitaines.

¹² Turbo-Prof : enseignants d'universités ou grandes écoles utilisant le TGV pour assurer des cours magistraux dans un établissement d'une autre ville, soit à la journée ou à la demi-journée.

La sensibilité économique des territoires au TGV

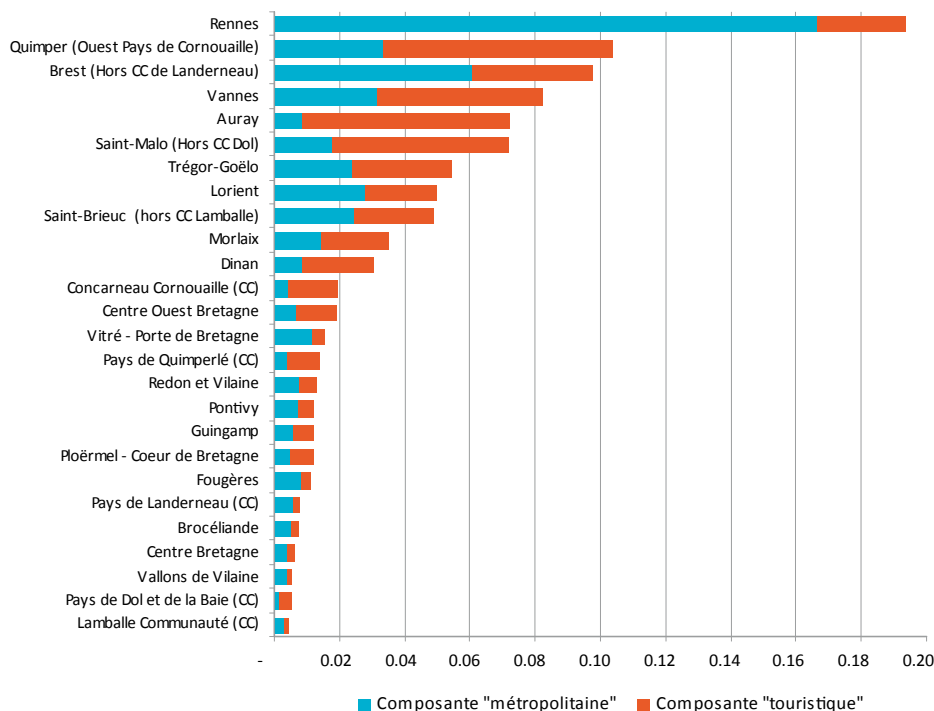
Indice de sensibilité touristique en 2010 par Pays ou Intercommunalité (CC)



Source : INSEE - Traitement : Agences d'urbanisme et de développement de Bretagne

NB : Cet indice composite est le cumul du poids de chaque territoire dans le total breton du nombre de résidences secondaires, d'emplacements dans les campings classés et de chambres dans les hôtels classés.

Indice synthétique de sensibilité au TGV



Source : Agences d'urbanisme et de développement de Bretagne

Tourisme : Bretagne Sud et Saint-Malo aux premiers rangs

Le poids touristique de chaque pays breton est apprécié en fonction de sa part dans le total des hébergements de la région. Cet indicateur reflète la sensibilité du territoire au tourisme en considérant les flux touristiques vers la Bretagne.

Le TGV n'est pas le mode de transport dominant des touristes bretons qui arrivent essentiellement en voiture (les familles en particulier mais aussi les touristes d'affaires). Selon le Comité départemental du Finistère, la part du train est de 14%. Selon les acteurs touristiques morbihannais, elle est de 10% à 20%. Mais le TGV est stratégique pour les courts séjours. Le focus groupe de Lorient met notamment en avant de nouveaux produits touristiques en les ciblant sur les courts séjours (associés au nautisme, littoral, découverte...). Dans le domaine du tourisme, l'information est un élément déterminant. Lors du focus groupe tourisme organisé dans le Finistère, la directrice du Comité départemental du tourisme rappelait le cas de Strasbourg qui a su optimiser l'effet TGV par une action de communication très importante.

La Bretagne Sud et Saint-Malo bénéficient de bons indices de sensibilité touristique. Mais, le tourisme est beaucoup moins polarisé que l'emploi métropolitain. Les 4 territoires qui sont aux premiers rangs (indice supérieur à 10%) ne représentent que 42% du total. Il s'agit des Pays d'Auray, de Saint-Malo et de Vannes ainsi que de la Cornouaille.

Viennent ensuite les Pays de Brest et Trégor-Goëlo ainsi que Rennes (tourisme d'affaires).

BGV : un impact potentiel important sur neuf territoires

L'indice ci-dessous permet de cumuler le poids métropolitain et touristique de chaque territoire breton et ainsi de les classer selon leur sensibilité touristique.

Selon la méthode utilisée, le Pays de Rennes est de loin le territoire breton le plus sensible à l'effet TGV. Compte tenu essentiellement de son poids important dans les emplois de cadres, il enregistre, en effet, l'indice le plus élevé. Il n'est toutefois pas le seul territoire sensible au TGV.



L'expression des acteurs sur les effets économiques de BGV

Un impact jugé majoritairement positif

8 autres territoires apparaissent comme potentiellement concernés par le TGV.

Il s'agit :

- Des 5 autres grandes agglomérations bretonnes : les 3 autres préfectures Saint-Brieuc, Vannes et Quimper ainsi que Brest et Lorient ;
- 2 territoires touristiques : Auray et Saint-Malo ;
- 1 territoire métropolitain et touristique : Lannion et sa périphérie (côte de granit rose).

Pour d'autres territoires, l'impact potentiel paraît légèrement moindre du fait de leurs caractéristiques :

- Territoires à dominante industrielle et/ou rurale : Pays de Vitré, de Guingamp et de Morlaix ;
- Territoires de « petite taille » : Dol-de-Bretagne, Pays de Redon, Quimperlé ou Concarneau.

D'avantage d'échanges économiques avec Paris et les autres grandes métropoles

De l'avis général des entreprises bretonnes et parisiennes auditées, le programme BGV aura un impact positif sur leurs activités, en permettant d'améliorer le confort des déplacements vers Paris comme vers d'autres grandes métropoles françaises et étrangères (Lille, Lyon et Strasbourg, hub de Roissy).

En gagnant entre 1h20 et 2h00 sur le temps aller-retour dans la journée, les échanges entre la Bretagne et Paris seront facilités. Cet aspect a été particulièrement souligné dans les principales agglomérations bretonnes (Rennes, Lorient, Saint-Brieuc, Brest, Quimper et Vannes). Les acteurs considèrent que le gain de temps permettra de faciliter les déplacements des chefs d'entreprise et de leurs collaborateurs dans la journée, mais aussi de favoriser la visite de clients français (notamment parisiens) ou étrangers. Ils soulignent que le projet BGV permettra un élargissement de leur zone de chalandise et une augmentation des flux.

Les acteurs parisiens interrogés considèrent aussi que le raccourcissement du temps de parcours à partir de 2017 les incitera à se rendre plus fréquemment en Bretagne.

La grande majorité des acteurs enquêtés ont souligné que l'effet BGV concernerait essentiellement les secteurs de la recherche et des hautes technologies (filiale bretonne des télécommunications), les activités de conseil-assistance, les fonctions décisionnelles des grands groupes locaux puis le tourisme de

loisirs et d'affaires. Ce dernier secteur a été particulièrement plébiscité par les acteurs parisiens. Fort de ses nombreux atouts, la destination Bretagne devrait jouir d'une attractivité renforcée pour l'accueil de touristes ou de congressistes.

Une attractivité économique renforcée

Les acteurs économiques restent confiants sur l'implantation des fonctions stratégiques en Bretagne.

Certains territoires bretons s'attendent également à une accélération du flux d'implantations de microentreprises franciliennes majoritairement liées au secteur des services aux entreprises. Très mobiles, leurs gérants plébiscitent la qualité de vie bretonne et l'avènement de l'économie numérique, en s'installant à près de 2h00 du cœur de Paris. Ce phénomène a surtout été évoqué en Ile-et-Vilaine, où il se développe déjà depuis quelques années.

De leur côté, les acteurs économiques parisiens n'entrevoient pas de grands mouvements de délocalisations d'entreprises vers la Bretagne. Si la grande époque des délocalisations d'entreprises et services publics de Paris leur semble révolue, il reste des opportunités de délocalisation partielle de certains services et certaines fonctions de grandes entreprises grâce aux possibilités offertes par les TIC (services de paie, de communication, d'achats, de R&D...). Les entreprises du secteur des SSII¹³, de la banque-assurances ou des services supports de grandes multinationales ayant leur siège à Paris sont les plus concernées. Ces opportunités de transferts seraient rendues possibles sous le double

¹³ Sociétés de services en ingénierie informatique



La sensibilité économique des territoires au TGV

effet de la nouvelle proximité en TGV et d'une offre de services accrue dans les pôles tertiaires autour des gares bretonnes (lieux de rencontres professionnelles, capacités importantes de connexions numériques, commerces et hôtellerie haut de gamme...). L'agglomération rennaise est de loin le premier territoire concerné par ces possibles transferts, ainsi, mais dans une moindre mesure, que Vannes ou Saint-Brieuc.

Un ancrage territorial des entreprises consolidé

Peu d'acteurs économiques enquêtés présagent un phénomène de regroupement accru des directions générales d'entreprises ou de services publics bretons à Rennes ou à Paris. Plus globalement, le risque de délocalisation des entreprises en région parisienne leur semble limité.

La majorité des acteurs rennais sont confiants sur la capacité de leur agglomération à ne pas subir une « absorption » de la part de Paris malgré la proximité en temps.

De même, la plupart des acteurs de Lorient, de Vannes, de Saint-Malo, ou du pays briochin, sont peu inquiets vis-à-vis du dynamisme de la région rennaise. Ils pensent que l'amélioration de l'accessibilité de leur territoire va plutôt renforcer l'ancrage territorial de leurs entreprises. Ainsi à Vannes ou à Lorient des entreprises high tech appartenant à des groupes internationaux ont souligné qu'au sein du groupe leur site sera moins vulnérable en cas de restructuration interne.

Dans le Finistère, ce point de vue n'est pas partagé par tous les acteurs et des inquiétudes existent sur des délocalisations possibles au profit de la capitale régionale.

Une attractivité résidentielle encore accentuée

La Bretagne est aujourd'hui une des régions de France les plus attractives pour les retraités et les actifs.

L'économie résidentielle est devenue un des moteurs de son développement économique. Aux dires de nombreux acteurs, le projet BGV va encore renforcer cette dynamique.

Pour les actifs et retraités d'Ile-de-France ou des grandes métropoles françaises et pour les touristes, les gains de temps rendront la destination Bretagne encore plus souhaitée. A la recherche d'une meilleure qualité de vie, ces profils profiteront pleinement de l'amélioration de la desserte TGV pour s'installer en Bretagne.

Par ailleurs, cette meilleure accessibilité aura une influence sur les possibilités de recrutement d'actifs.

Depuis l'arrivée du TGV à Saint-Malo en 2005, les entreprises locales affirment ainsi avoir plus de facilité à recruter la main d'œuvre jeune et qualifiée formée hors de la région.



La consolidation des réseaux d'enseignement supérieur et de recherche

Des structures d'enseignement supérieur et de recherche plus attractives

La majorité des acteurs de l'enseignement supérieur interrogés à Rennes, Brest et Lorient ont fait part d'une certaine difficulté de leurs établissements à recruter des étudiants ou des enseignants extérieurs à la Bretagne. Le projet BGV, en facilitant les mobilités vers la Bretagne, pourrait ainsi permettre à de nouveaux étudiants et enseignants de rejoindre les universités et grandes écoles bretonnes.

L'attractivité vis-à-vis des étudiants s'établit selon trois grands critères :

- La notoriété de l'établissement ;
- L'environnement, la qualité de vie et les aménités urbaines de la ville ;
- L'accessibilité.

L'offre d'enseignement supérieur bretonne devrait notamment intéresser davantage le vivier des étudiants parisiens, et ainsi bénéficier d'un avantage concurrentiel en province.

La réduction du temps de parcours entre Paris et la Bretagne devrait également renforcer le développement des « turbo-profs ». Des professeurs parisiens viennent déjà enseigner en Bretagne.

A l'international, le rapprochement de la région Bretagne avec Paris et ses aéroports favorisera l'accueil de chercheurs, doctorants ou étudiants étrangers, moyennant une amélioration de leurs conditions d'accueil (projet de cité internationale des chercheurs à Rennes, etc.). Ce rapprochement devrait également induire davantage d'échanges entre les chercheurs bretons et parisiens. Il doit de surcroît être mis en perspective avec les ambitions nationales du développement du plateau de Saclay. Enfin, dans la concurrence avec sa

voisine nantaise, Rennes bénéficierait d'un avantage comparatif pour attirer les meilleurs étudiants et chercheurs quand la distance temps sera réduite à moins d'1h30 du centre de Paris.

Toutefois, de l'avis des acteurs auditionnés, le projet BGV ne sera véritablement un atout que si s'engage une véritable démarche de modernisation de l'offre d'enseignement supérieur et de recherche régionale.

Dans un contexte de concurrence renforcée à l'échelle nationale et internationale, les grands établissements d'enseignement supérieur et de recherche doivent inévitablement se rapprocher pour augmenter leur visibilité et leur capacité de renouvellement de l'offre de formation et de recherche publique. En parallèle de l'amélioration sensible de l'accessibilité régionale, les acteurs rennais souhaitent une amélioration des conditions d'accueil des étudiants et chercheurs étrangers en mission de courte durée (projet de cité internationale des chercheurs en cours de définition). Cette problématique est également à l'étude à Brest.

Positionner les gares au coeur du développement et des échanges économiques

Les acteurs économiques bretons et parisiens sont très sensibles au développement des infrastructures et des services dans les pôles gares dans une optique de valorisation économique maximale de l'effet TGV.

Cela passe d'abord par le développement de l'immobilier de bureaux près des gares, souhaité à Rennes, Brest et Lorient. Le projet EuroRennes prévoit ainsi plus de 150 000 m² de bureaux supplémentaires. Dans les autres agglomérations bretonnes, le volume du marché des bureaux et les projets annoncés sont nettement moins importants. De plus, les localisations des projets de bureaux sont diversifiées et pas concentrées autour de la gare (Lorient et Brest). A Vannes ou Auray, des interrogations sur la localisation de bureaux en proximité de la gare sont même exprimées. D'autres sites au cadre de vie plus qualitatif sont jugés plus attractifs. Dans la plupart des PEM, des projets de bureaux sont évoqués ou programmés. Le risque de profusion des programmes de bureaux à l'échelle régionale pose la question d'une action d'observation et de concertation.

Vue de Paris, la Bretagne est en concurrence avec de nombreuses régions pour l'accueil de services déconcentrés d'entreprises ou de services publics. Dès lors, la qualité d'accueil des entreprises et des services offerts dans les pôles gares se révèle primordiale. Le développement des services de facility management¹⁴ et d'accompagnement des entreprises au sein des pôles

¹⁴ NB: le facility management consiste en une gestion globale des fonctions supports de l'entreprise par des prestataires de services tiers spécialisés (services généraux : achats de matériels, de fournitures de bureaux, achat de terrains, construction de bâtiments, gestion des locaux techniques et des fluides : électricité, froid, chauffage, entretien des bâtiments, etc.). La problématique principale du Facility Management est d'améliorer la qualité des prestations dans le cadre d'une réduction des coûts de gestion de l'entreprise qui lui permet de concentrer ses moyens sur son cœur de métier.

La sensibilité économique des territoires au TGV

gares a notamment été évoqué par les acteurs parisiens comme une condition d'attractivité des agglomérations. Les pôles tertiaires dans les gares doivent également disposer de lieux d'échanges et d'animation économique tels que des centres d'affaires avec des salles de réunions à la location, des lieux offrant la possibilité d'accéder aux réseaux économiques locaux ou internationaux (World Trade Center, Chambre de commerce, etc.).

Ces gares doivent également offrir des capacités importantes d'infrastructures informatiques et numériques, nécessaires pour attirer des entreprises parisiennes souhaitant décentraliser leurs services supports en Bretagne, comme les services de paie ou d'administration du personnel (démarche de cloud computing).

Corrélativement, les acteurs économiques rennais et briochins attendent des efforts prononcés sur l'offre hôtelière au sein des gares et à leurs abords immédiats, tant en quantité qu'en qualité, ainsi qu'un éventail plus fourni de commerces haut de gamme (restauration, habillement, bien-être, etc.).

Une réponse aux mutations du tourisme

De fortes retombées pour le tourisme d'agrément

Les avis sont unanimes, le tourisme breton devrait être fortement bénéficiaire de l'effet BGV. L'essentiel des retombées touristiques devrait concerner les courts séjours. L'impact devrait être important dans le Pays malouin et autour du golfe du Morbihan, qui développeront un avantage comparatif indéniable vis-à-vis de territoires actuellement plus proches de Paris comme Deauville ou La Rochelle. Mais les autres territoires devraient également en profiter sur le littoral Sud-finistérien et Costarmoricain, ou, à un moindre degré, dans le centre de la Bretagne,

La demande de courts séjours concerne une clientèle qualifiée de « city-breakers¹⁵ » quittant fréquemment les grandes villes pour décompresser et se ressourcer en quelques jours. Elle est composée plutôt de couples sans enfant avec des revenus moyens ou élevés selon les ter-

ritoires d'accueil. Les atouts touristiques bretons et l'amélioration de l'accessibilité devraient inciter cette clientèle à fréquenter davantage notre région.

Enfin, la vie culturelle bretonne pourra, elle aussi, bénéficier des effets du projet BGV. Les échanges devront logiquement se multiplier, ce qui sera bénéfique pour l'offre et la création régionales.

Le tourisme d'affaires également concerné

De même, l'attractivité sera renforcée pour les organisateurs nationaux du tourisme d'affaires. En ce sens, de nombreux territoires bretons ont récemment étoffé leur offre d'accueil en tourisme d'affaires (Saint-Malo, Dinan, Saint-Brieuc), ou s'apprêtent à le faire (projets de centre de congrès à Rennes et Quimper).

Le TGV nécessaire mais pas suffisant

Les acteurs auditionnés envisagent de fortes retombées touristiques suite à la réalisation du projet BGV, mais ils reconnaissent qu'elles seront conditionnées aux efforts réalisés dans l'accueil touristique, pour bénéficier au maximum de « l'effet nouveauté », comme ce qui a pu être observé en Alsace après la mise en service de la LGV Est-européenne.

Tout d'abord, en tant que premiers lieux de contact des touristes ou des congressistes avec le territoire, les trains et les pôles gares doivent être pleinement intégrés à la stratégie de promotion touristique régionale. Les acteurs de certains territoires évoquent la possibilité de diffuser la promotion touristique dans les trains à destination de la Bretagne, et de créer des antennes d'offices de tourisme au sein des gares. Au-delà de l'accueil touristique, ces antennes pourraient également constituer de véritables « vitrines » sur les savoir-faire locaux et régionaux, de l'innovation à la gastronomie en passant par la recherche et l'enseignement supérieur.

Le renforcement des capacités hôtelières moyen et haut de gamme aux abords des gares reste également une priorité, notamment pour l'amélioration des conditions d'accueil de la clientèle congrès affaires. Partant

du constat qu'il est souvent difficile de proposer une offre large d'activités aux touristes à toute heure, certains acteurs rennais souhaitent l'amorce de réflexions pour une animation urbaine permanente autour de la gare.

Dans ce sens, d'autres acteurs proposent l'élargissement des horaires d'ouverture des restaurants en semaine, notamment en basse saison (possibilité de créer des listes de restaurants offrant des services tardifs, disponibles dans les offices de tourisme ou les hôtels).

Au-delà de la valorisation des pôles gares, les principaux efforts doivent surtout se concentrer sur la création de nouveaux produits touristiques multi-services, ciblés sur les courts séjours. Cette démarche doit constituer le cœur des stratégies d'accompagnement des effets de BGV dans de nombreux territoires bretons (Pays de Saint-Malo, Saint-Brieuc, Cornouaille, Pays de Lorient...). Les touristes recherchent en effet de plus en plus de produits touristiques variés, sous forme de packages¹⁶ à prix forfaitaires qui dépassent l'offre d'hébergement en incluant le train, les loisirs et balades, événements, transports en commun, location de vélos, services linguistiques, etc. Cette tendance est également perceptible pour le tourisme d'affaires.

La création de ces produits doit également s'accompagner d'une mise en réseau des sites touristiques proches des gares desservies par le TGV. Une meilleure coordination dans la promotion et l'accueil touristiques entre certains sites permettrait notamment d'accentuer la compétitivité et la visibilité de l'offre, sous forme de circuits touristiques : Dinan-Saint-Malo-Mont-Saint-Michel, Golfe du Morbihan-Quiberon-Belle-Ile-en-Mer, etc.

Enfin, le renforcement de l'image de la Bretagne suppose une meilleure articulation entre marketing territorial, événementiel culturel local et offre touristique.

¹⁵ On désigne par city-break des « escapades » réalisées par des urbains, c'est-à-dire un tourisme d'évasion du quotidien effectué dans un temps bref (moins de quatre nuits passées hors domicile pour la définition statistique internationale du « court séjour »), et le plus souvent adossé à un week-end.

¹⁶ Le package touristique est la combinaison préalable d'au moins deux produits touristiques, vendue à un prix tout compris. Le package intègre au minimum le transport et l'hébergement.



L'enjeu important des interconnexions avec les grands sites touristiques

De gros efforts restent à réaliser sur les dessertes entre les gares TGV, les grands lieux touristiques et les interfaces maritimes (terminaux ferries). La desserte en transports en commun du Mont-Saint-Michel, de Quiberon, de la Presqu'île de Rhuys ou du sud de la Cornouaille reste déficiente, tandis que les terminaux ferries de Roscoff et Saint-Malo sont mal connectés aux gares.

Le renforcement de la desserte de ces territoires en autocar depuis les gares de Rennes, Dol-de-Bretagne, Quimper ou Auray, voire l'éventuel déplacement de la gare de Roscoff au sud du terminal ferry de Blosson doivent être encouragés.

Un impact positif sur l'environnement

Le projet BGV, en connectant directement la région au réseau européen de lignes à grande vitesse, devrait favoriser de nouvelles pratiques de déplacements en faveur du train. Les gains de temps favoriseront un report modal important, notamment au-delà de Vannes et Saint-Brieuc. Ce sujet a été surtout évoqué dans le Finistère, où certains n'hésiteront pas à privilégier le train au détriment de l'avion ou la voiture. Bien que l'empreinte écologique de l'infrastructure nouvelle sur les territoires entre Le Mans et Rennes ne doive pas être négligée, le projet devrait avoir un effet positif sur les émissions de gaz à effet de serre.

La moyenne d'émission en grammes de CO₂ par voyageur et par kilomètre est actuellement estimée à 186 pour la voiture, 145 pour l'avion, et 22 pour le TGV (Source : CompenCO₂). D'après les études d'avant-projet sommaire menées par RFF, la ligne à grande vitesse devrait engendrer un gain de 2 millions de voyageurs an-

nuels entre 2017 et 2020, dont 20% lié au report modal depuis l'aérien et 28% depuis la route. On peut donc estimer que le programme BGV devrait induire entre 45 000 et 50 000 tonnes de CO₂ rejetées en moins par an dans l'atmosphère soit l'équivalent du rejet annuel moyen de 8 000 Français (Source : CompenCO₂, estimations Agences bretonnes).

L'effet BGV : inquiétudes et limites

Des réserves sur la diffusion de l'effet du projet BGV sur l'ensemble du territoire breton

Des craintes existent quant à la diffusion de l'effet du projet BGV sur l'ensemble du territoire régional et notamment dans les territoires les plus isolés et les plus éloignés de Paris. Bien qu'ils soient très attentifs à ce sujet, les acteurs du Finistère et du Centre-Bretagne demeurent toutefois partagés. Certains considèrent que le projet BGV risque de renforcer la polarisation rennaise au détriment des territoires de l'Ouest breton et des petites villes non desservies par le TGV (Loudéac, Muzillac, Dinan...).

D'autres acteurs jugent à l'inverse que leur territoire bénéficiera indirectement de l'amélioration de l'accessibilité TGV de la ou des gares les plus proches. Les acteurs finistériens, mais aussi rennais, ont par ailleurs souligné l'importance d'atteindre les objectifs de temps de parcours d'environ 3h entre la pointe bretonne et Paris dès 2017 pour envisager un impact perceptible en Finistère. Dans le cas contraire, l'avion devrait encore être largement privilégié pour se déplacer vers Paris et les grandes métropoles françaises.

Des effets positifs cantonnés à quelques secteurs d'activités

Une forte majorité du tissu économique breton devrait être peu concernée par le projet BGV.

En effet, selon les acteurs interrogés, l'impact de BGV devrait avant tout avoir des effets positifs dans trois domaines d'activité : les secteurs de haute technologie, l'enseignement supérieur et la recherche, puis le tourisme et la culture. Or ces secteurs cumulent à peine plus de 15% des emplois totaux en Bretagne.

Une grande partie de l'économie pré-sentielle¹⁷ et de nombreux secteurs industriels devraient être marginalement impactés ou de façon indirecte (commerce, artisanat, PME-PMI industrielles, services privés à la population, services publics de proximité...).

De même, les cadres (type commerciaux ou experts comptables) qui transportent des dossiers volumineux et se rendent dans les zones d'activités périphériques sont aujourd'hui peu utilisateurs du TGV. Il en va de même pour ceux qui effectuent des déplacements en chaîne.

Une ouverture au national et à l'international encore insuffisante

Le projet BGV ne suffira pas à répondre aux besoins d'accessibilité accrue des Bretons à l'échelle nationale et internationale. Les déficiences demeureront encore nombreuses au-delà de 2017. De surcroît, les acteurs parisiens ont fortement insisté sur la nécessité de sortir de « l'obsession parisienne » : l'amélioration de l'accessibilité ne doit pas uniquement concerner les liaisons Paris-Bretagne, mais doit être multidirectionnelle et intermodale, à l'échelle nationale et internationale.

La grande majorité des acteurs interrogés ont notamment formulé un besoin croissant de liaisons transversales directes vers les grandes métropoles françaises et européennes.

¹⁷ « La république et ses territoires, la circulation invisible des richesses », Laurent DAVEZIES, Editions du Seuil (2008).



La sensibilité économique des territoires au TGV



Si les liaisons vers Lyon, Lille ou Strasbourg peuvent être améliorées grâce au projet BGV, des liaisons ferroviaires efficaces font cruellement défaut vers Nantes et la vallée de la Loire, Bordeaux et Toulouse, ou en direction de la Normandie. En ce sens, l'hypothétique constitution d'un futur axe atlantique à grande vitesse (Rennes, Nantes, Bordeaux, Toulouse...) connecté efficacement au réseau ferroviaire breton semble perçu positivement, d'autant plus qu'il permettrait de connecter l'ensemble de la Bretagne au futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes au nord de Nantes. A plus court terme, l'amélioration de l'offre en liaisons TER interrégionales vers Nantes, Angers ou Caen pourrait partiellement répondre aux besoins des usagers.

Pour les acteurs brestois de la recherche et de l'enseignement supérieur, la principale attente réside dans une amélioration des échanges avec Nantes. Les domaines de recherche sont souvent complémentaires ou voisins (sciences marines, construction et réparation navale...) et génèrent déjà un trafic important qui, faute d'une offre ferroviaire performante, reste très majoritairement routier.

Des inquiétudes sur l'avenir des aéroports

Quelles que soient les liaisons existantes, l'avion reste compétitif pour les villes situées au-delà de 3h00 de trajet en train ou voiture. Même si le projet BGV ne placera pas toutes les gares bretonnes à moins de 3h00 de Paris, il contribuera à un regain de compétitivité du TGV. Parallèlement, le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes au nord de Nantes devrait se concrétiser d'ici à 2018.

Ces deux éléments motivent les inquiétudes des acteurs locaux quant à l'avenir des aéroports de Rennes, Lorient, Quimper et Lannion, marqués par des trafics limités (respectivement 431 000, 214 000, 136 000 et 50 000 passagers) et, pour certains, par une forte dépendance à la destination parisienne.

Les acteurs utilisant ces aéroports craignent surtout que leur éventuelle disparition ne fragilise les entreprises positionnées à l'international, dont l'accessibilité aérienne constitue un facteur d'ancrage local important. Ils

exigent en effet le maintien d'une accessibilité aérienne en complément du TGV, les liaisons aériennes en correspondance vers les hubs de Paris et Lyon restant primordiales pour accéder rapidement à l'ensemble du territoire européen. Dans ce sens, plusieurs entreprises lorientaises ont souligné les difficultés de fonctionnement qu'entraînerait pour elles la disparition des lignes aériennes vers Paris et Lyon au départ de Lann Bihoué.

L'aéroport de Brest devrait quant à lui mieux résister à l'effet du projet BGV car ses activités sont suffisamment importantes et diversifiées et le temps d'accès à Paris en TGV restera pour longtemps au-delà des 3h00. Toutefois, une forte baisse de trafic sur les lignes parisiennes y sera sans doute observée.

L'impact sur les marchés immobilier et fonciers

Le renforcement de l'attractivité résidentielle de la Bretagne, du fait de sa plus grande proximité avec Paris, devrait provoquer un renchérissement des prix de l'immobilier et du foncier, notamment sur le littoral et dans les quartiers proches des gares.

Très sensibles à ce sujet, les acteurs malouins et morbihannais craignent notamment une forte hausse de la demande en résidences secondaires, au détriment des ménages locaux les plus modestes, déjà contraints de s'éloigner toujours plus loin du littoral.

Recherche, enseignement et culture : dépendance accrue à l'égard de la région parisienne ?

Le renforcement de l'attractivité résidentielle de la Bretagne, du fait de sa plus grande proximité avec Paris, devrait provoquer un renchérissement des prix de l'immobilier et du foncier, notamment sur le littoral et dans les quartiers proches des gares.

Très sensibles à ce sujet, les acteurs malouins et morbihannais craignent notamment une forte hausse de la demande en résidences secondaires, au détriment des ménages locaux les plus modestes, déjà contraints de s'éloigner toujours plus loin du littoral.

Conclusion générale

Un impact du projet BGV globalement positif sur le dynamisme de la Bretagne

Au-delà des attentes exprimées par les acteurs auditionnés sur les horaires et les fréquences, l'impact du projet BGV sur l'économie des territoires bretons est conditionné à son intégration dans une véritable stratégie de développement régionale et locale.

“

*En elle-même, la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport ne génère pas d'effets structurants. Une infrastructure ne peut avoir un effet que si le tissu socioéconomique est capable de l'intégrer, de la valoriser et de corriger les effets négatifs susceptibles d'apparaître. Ainsi, les effets de la LGV ne se manifestent qu'en présence de potentialités locales... Les infrastructures de transport ne font finalement que conforter les régions dans leurs positions acquises. Une LGV peut alors être considérée comme un vecteur d'accélération des évolutions économiques des agglomérations qu'elle dessert aussi bien positivement que négativement.*¹⁸

”

La Bretagne, bénéficiant d'une dynamique positive que reflète la forte attractivité de ces deux dernières décennies, devrait donc voir celle-ci se renforcer avec l'effet BGV.

Une attractivité renforcée

L'attractivité de la Bretagne va augmenter par rapport aux autres régions françaises, en particulier la région des Pays de la Loire. Rennes sera plus proche de Paris que Nantes, par exemple. L'accélération des temps de trajet de Paris aux principales destinations bretonnes devrait rendre plus lisible la Bretagne en Europe et en diminuer le sentiment de périphéricité.

En revanche, de nombreux acteurs locaux pointent que certains aéroports bretons seront fragilisés, or ceux-ci sont considérés comme indispensables par bon nombre d'entreprises, notamment pour atteindre les destinations internationales via Roissy ou Lyon.

Des facilités d'accueil d'actifs, d'entreprises et de touristes

L'accès plus aisé à la capitale et à son immense potentiel devrait faciliter le recrutement d'actifs qualifiés dans les secteurs de la production comme dans ceux de la recherche, l'enseignement supérieur ou l'innovation. La proximité nouvelle avec les grands pôles économiques et scientifiques de l'Ouest parisien (La Défense, Saclay...) pourrait profiter aux entreprises et au secteur de la recherche et de l'enseignement supérieur breton, même si certains craignent une aspiration des grands centres de la capitale.

La réduction des distances-temps couplée avec l'attractivité de la Bretagne, notamment de sa qualité de vie, devrait accélérer les mouvements de délocalisation vers la région des activités les plus volatiles des secteurs de l'informatique, de la communication, de l'expertise, de l'ingénierie ou encore de la création artistique.

La facilité d'accès à la Bretagne devrait profiter au développement des séjours courts des « citybreakers », notamment depuis la métropole parisienne. Le nombre de résidences secondaires devrait augmenter, permettant à la fois le développement de l'économie résidentielle, mais aussi entraînant des tensions sur le logement des actifs.

Un effet positif sur l'environnement

En dernier lieu, la contribution du projet BGV à la réduction de la part bretonne d'émission de gaz à effet de serre devrait être significative.

¹⁸ « En finir avec les effets structurants », Jean-Marc OFFNER, Traits urbains, Décembre 2009, FNAU.

Conclusion générale

Des effets divers selon l'accessibilité et la sensibilité des territoires bretons à la très grande vitesse ferroviaire

En comparaison d'autres régions, l'association d'une armature urbaine « polycentrique », globalement équilibrée à un réseau ferroviaire organisé selon deux axes nord et sud desservant 19 gares, devrait permettre une meilleure irrigation du territoire par le TGV, notamment en évitant les « effets tunnels ».

Toutefois, si l'ensemble de la région et tout particulièrement la pointe bretonne (gains de temps et fréquence) bénéficieront de l'amélioration de l'accessibilité à Paris, l'analyse basée sur le croisement des critères d'accessibilité et de sensibilité économique montre que l'impact BGV sera accentué sur Rennes et cinq autres territoires. (Auray, Lorient, Saint-Brieuc, Saint-Malo et Vannes).

En revanche, d'autres territoires bretons risquent d'enregistrer un effet plus restreint :

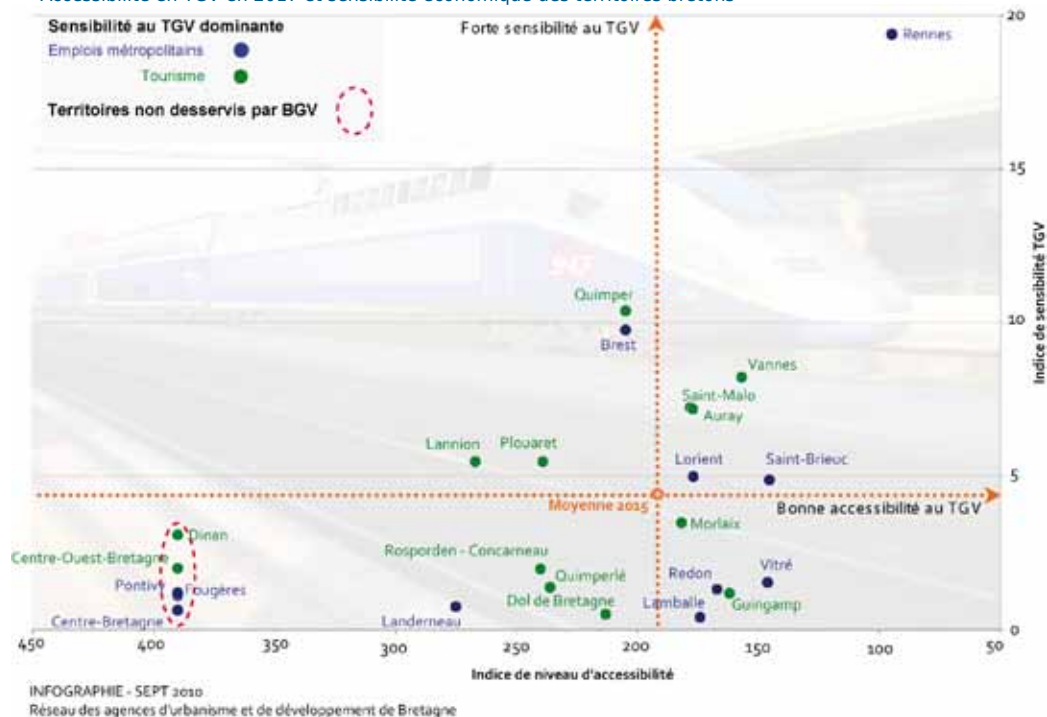
- Brest et Quimper qui restent au delà du seuil des 3 heures ;

- Le Centre Bretagne au sens large non desservi par le TGV, et qui connaît une dynamique économique et démographique plus limitée.

Le croisement des deux dimensions de l'accessibilité et de la sensibilité économique des territoires à la très grande vitesse ferroviaire permet de distinguer quatre types de territoires :

- Les territoires accessibles et potentiellement sensibles (cadran haut à droite) ;
- Les territoires potentiellement sensibles mais peu accessibles (cadran haut gauche) ;
- Les territoires accessibles mais peu sensibles (cadran bas droit) ;
- Les territoires peu sensibles et peu accessibles (cadran bas gauche).

Accessibilité en TGV en 2017 et sensibilité économique des territoires bretons





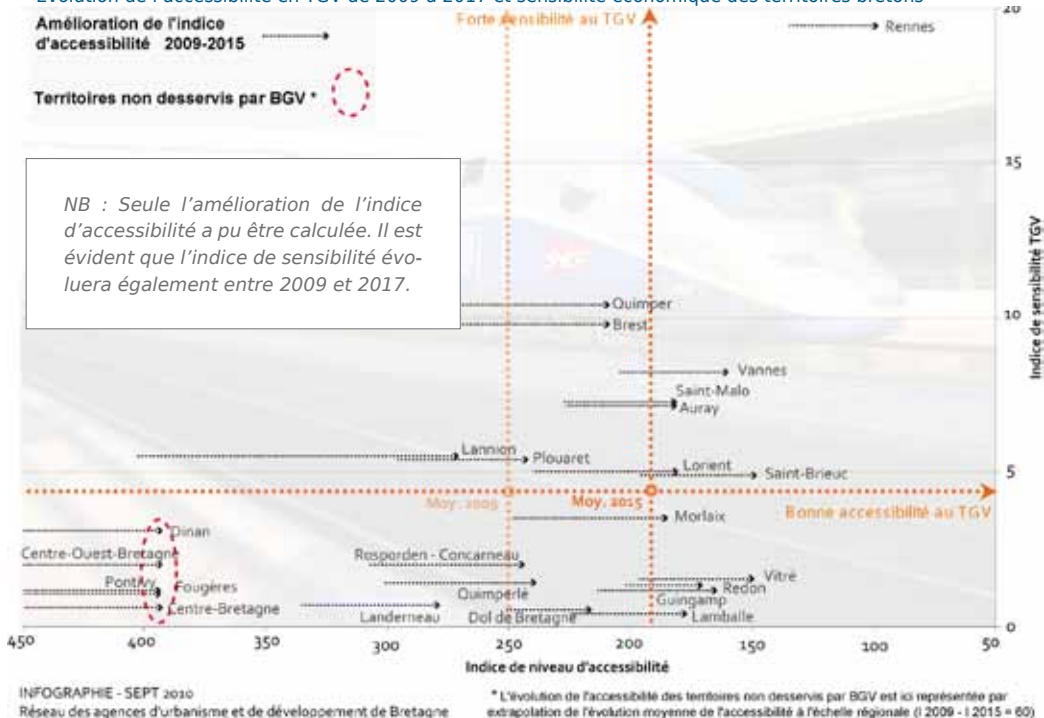
Une confortation des dynamiques sur six territoires

Rennes est déjà le territoire qui bénéficie de la meilleure accessibilité et dont le tissu économique est le plus sensible à l'effet TGV à l'échelle régionale. Elle a été et devrait continuer à en être le premier bénéficiaire. La dynamique rennaise serait confortée par l'amélioration des temps de trajets autant vers Paris que vers le reste de la Bretagne. Mais, l'agglomération rennaise ne serait pas le bénéficiaire unique. En effet, un deuxième groupe de 5 territoires (Auray, Lorient, Saint-Brieuc, Saint-Malo et Vannes) bénéficierait à la fois d'un niveau d'accessibilité satisfaisant (niveau 2 ou 3) et d'une sensibilité supérieure à la moyenne. L'effet semblerait plus important à Saint-Brieuc et Vannes. Pour Lorient, il se situe à un niveau proche de la moyenne régionale.

Un seuil de 3 heures qui compromet l'impact du projet BGV

Les Pays de Brest, Quimper et du Trégor-Goëlo ont des sensibilités TGV supérieures à la moyenne (importance des emplois métropolitains et composante touristique affirmée). Cependant, ils ne bénéficieraient pas en 2017 d'une liaison avec Paris en moins de 3h à la hauteur de cette sensibilité, malgré les améliorations qui surviendront d'ici là. Dans un souci d'optimisation des effets économiques du projet BGV, les moyens d'améliorer leur accessibilité (temps, fréquence, horaires) devraient donc être recherchés. Des risques de moindre attractivité pourraient apparaître avec comme conséquences la délocalisation d'entreprises vers la capitale régionale, et un effet limité sur les courts séjours.

Évolution de l'accessibilité en TGV de 2009 à 2017 et sensibilité économique des territoires bretons



Des territoires moins sensibles à l'effet du projet

Enfin, un dernier groupe, composé de Vitré, Guingamp, Lamballe, Morlaix et Redon, bénéficiera d'une bonne accessibilité (niveau 2 ou 3) mais leur tissu économique, à dominante rurale et/ou industrielle, est légèrement moins sensible à l'effet TGV. L'amélioration de l'offre TGV est cependant un facteur indispensable à leur développement et à l'accélération de leur mutation progressive ainsi qu'au développement de l'activité touristique dans un périmètre large autour des gares qui seront des « portes d'entrée » importantes sur ces espaces.

Pour les 4 derniers territoires desservis par le TGV (Rosporden-Concar-

neau, Dol-de-Bretagne, Landerneau, Quimperlé), le bénéfice de la desserte serait réel au niveau local, même si elle pèse peu au niveau de l'économie régionale compte tenu de leur petite taille (territoires de moins de 20 000 habitants).

Cette analyse est corroborée par les usagers sollicités dans le cadre de l'étude à titre professionnel. De leur expression, il ressort que les territoires n'attendent pas les mêmes choses du projet BGV, plus particulièrement :

- Plus on s'éloigne vers l'Ouest, plus la question de la distance-temps à Paris devient stratégique.



Conclusion générale

Pour les territoires disposant d'un aéroport, la concurrence avec le transport aérien reste d'actualité malgré les incertitudes sur les évolutions à venir des coûts de ce mode de transport ;

- L'amélioration des horaires et des fréquences de desserte sont des préoccupations davantage mises en avant à la pointe bretonne qu'à Rennes, où l'accessibilité urbaine de la gare et son offre de service demeurent la grande priorité.

Si globalement les territoires les plus à l'ouest connaîtront une amélioration de leur accessibilité à la

très grande vitesse ferroviaire relativement plus forte que le reste de la Bretagne (gains de temps et fréquences), il faut souligner que c'est à condition que l'objectif d'un temps de trajet de 3h08 de Paris à Quimper et Brest soit atteint. Or la demande de desserte des gares intermédiaires peut contribuer à accroître les temps de parcours pour les gares occidentales bretonnes.

La gestion de cette contradiction entre les attentes des différents territoires bretons en termes de fréquence est, à n'en pas douter, un enjeu majeur de l'offre future du projet BGV.

Les actions d'accompagnement pour diffuser l'effet positif BGV sur l'ensemble des territoires bretons

Le projet BGV est aujourd'hui encore peu connu par les acteurs économiques. L'étude a d'ailleurs été l'occasion d'apporter des informations sur les échéances du projet et les gains de temps qu'il engendrera.

Son anticipation et sa prise en compte dans les stratégies des acteurs ne se feront qu'à condition qu'une stratégie de communication soit mise en oeuvre pour permettre d'apporter une information détaillée auprès des acteurs économiques et touristiques du territoire régional.

Par ailleurs, les arbitrages sur la desserte des gares et les lignes directes contribueront également à l'impact spatial du TGV. Il s'agit de concilier à la fois une très bonne accessibilité des pôles économiques bretons majeurs (dont certains sont situés en « bout de ligne ») et de contribuer à un aménagement équilibré du territoire en desservant des pôles intermédiaires irriguant les territoires voisins grâce à de très bonnes liaisons en TER ou en cars interurbains.

Mais surtout, le projet BGV, considéré à l'unanimité des acteurs interrogés comme une opportunité exceptionnelle pour les territoires bretons, devra s'inscrire dans une stratégie régionale de développement impliquant l'ensemble des collectivités territoriales.

Sans prétendre esquisser cette stratégie, la présente étude formule quelques pistes d'actions qui pourraient contribuer à optimiser l'effet du projet BGV.

Une phase 2 indispensable pour la Bretagne occidentale

Pour Brest et Quimper, les réflexions sur la hausse sensible de la vitesse sur les axes ferroviaires depuis Rennes, prévues en phase 2 du projet BGV demeurent stratégiques pour descendre en dessous des trois heures depuis Paris et véritablement concurrencer l'avion. Ce meilleur temps de trajet devra être articulé à une offre (horaires et fréquences) adaptée notamment aux usagers pour motifs professionnels.

Horaires et fréquences à adapter

Au-delà des demandes de fréquence accrue, qui, on l'a vu, posent des problèmes pour les villes les plus éloignées, il semble essentiel d'adapter les horaires des TGV pour permettre à l'ensemble des Bretons, et notamment aux Brestois et Quimpérois, d'avoir une vraie journée de travail à Paris en arrivant vers 9h00 et inversement, aux Parisiens de faire de même à Brest, Lorient ou Quimper. Pour les usagers professionnels, l'amélioration des possibilités de retour à l'extrême Ouest breton en partant de Paris après 20h00 participerait également à l'attractivité de ce territoire.



Une chaîne de déplacements à organiser

Un TGV ne peut s'arrêter partout sans perdre une grande partie de son intérêt en bout de ligne. De nombreux territoires ne pourront bénéficier de l'effet TGV que si toute la chaîne de déplacements est parfaitement organisée. Cela suppose avant tout d'augmenter significativement l'offre TER en correspondance avec le TGV, ou l'offre de cars interurbains en absence de TER. Un certain nombre de gares-relais pourraient bénéficier d'une plus grande attention en termes d'intermodalité TER/TGV.

Afin de diminuer les effets de rupture de charge entre les modes de transport, de nombreuses pistes sont à explorer telles la billettique unique, la prise en charge des bagages mais aussi d'autres services comme la couverture wifi généralisée aux espaces d'attente et aux rames TGV.

Dans les villes, l'intermodalité entre la gare TGV, les réseaux de cars départementaux et les systèmes de transports urbains est à renforcer tout particulièrement en direction des grands émetteurs de flux d'échanges que sont les pôles économiques métropolitains, les grands équipements, les sites touristiques ou les terminaux ferries notamment.

Mais, il s'agit aussi de permettre l'intermodalité avec la voiture. On a vu que la demande de parkings autour des gares est très forte. En la matière, le contexte semble différer entre les grandes gares et les plus petites. Dans les villes les plus importantes, il ne paraît pas opportun d'augmenter substantiellement les stationnements à proximité des gares, pour des raisons de qualité urbaine notamment. Dans ce cas, il faut offrir la possibilité de parking-relais de longue durée avec des liaisons en transports collectifs bien connectées à la gare, et bien ajustées aux horaires des TGV.

Les gares : des pôles de vie

Il s'agit aussi de créer les conditions pour que les investissements dans les gares TGV permettent un repositionnement bénéfique de leur quartier d'accueil dans l'organisation urbaine des villes. C'est à cette condition que les quartiers-gares deviendront à la fois plus attractifs pour l'accueil d'entreprises, de services et de populations, et facteur d'entraînement du développement urbain dans le réseau des villes bretonnes.

Les gares en tant que pôles d'échanges sont de véritables portes d'entrée qui peuvent contribuer à structurer l'agglomération d'autant qu'elles abritent souvent des opportunités de renouvellement urbain.

L'objectif serait alors d'en faire de véritables lieux d'une vie urbaine intense. Cela suppose un effort de communication vers les usagers mais aussi vers les habitants. Ce point est d'autant plus déterminant que l'information participe à la perception de la gare et des transports collectifs par le public et peut ainsi contribuer à valoriser l'image de la ville.

Dans cette optique, l'éventail des services proposés doit être suffisamment large pour satisfaire une demande multiple. L'hébergement, les commerces, la restauration, les bureaux, les espaces de réunions, tout comme la présentation du patrimoine naturel ou culturel local peuvent développer l'attrait pour ces pôles d'échanges auprès des voyageurs mais également des habitants. La gare devient alors un véritable lieu de vie qui abrite à la fois des fonctions locales mais également de rayonnement.

Les interventions autour des gares nécessitent de maîtriser le foncier. Des politiques très dynamiques devront être engagées en ce sens. Par ailleurs, pour éviter des effets ségrégatifs et permettre à tous de trouver

à se loger là où il le désire, elles pourront être élargies aux zones rendues plus attractives par une accessibilité à la très grande vitesse ferroviaire, en particulier sur le littoral breton.

Annexes

Annexe 1 :

Liste des principales études identifiées et exploitées

LGV Est-européenne :

- Analyse prospective des impacts de la LGV Est-européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne, Conseil Régional Champagne-Ardenne (2006)
- L'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne et la nécessaire réorganisation des rapports de proximité, Sylvie Bazin, Cahiers scientifiques du Transport (2006)
- Enquête « Ce que les entreprises disent du ...TGV EST », Chambre régionale de Commerce Champagne-Ardenne (2007)
- L'attractivité de la future ligne TGV Est-européenne, Observatoire des entreprises des Vosges, baromètre de conjoncture, enquête impact arrivée LGV (2006)
- L'arrivée du TGV dans les Ardennes, un outil au service de projets de territoire, Université Reims, CCI des Ardennes, Conseil Régional (2007)
- Projet LGV Est-européenne, effets socio-économiques pour le Sillon Lorrain, M. Piquant, Cabinet ISIS (2007)
- La Ligne à Grande Vitesse Est-européenne, effets et conséquences, INSEE Lorraine (2007)
- La Ligne à Grande Vitesse Est-européenne, impact sur le prix de l'immobilier, INSEE Lorraine (2007)
- TGV, 20 ans d'expériences, quels enseignements pour l'Alsace ?, Conseil Economique et Social d'Alsace (2004)

LGV Poitiers-Limoges :

- Réflexions sur l'impact de l'arrivée de la Grande Vitesse sur l'ensemble du réseau ferroviaire en Limousin, Conseil Economique et social régional du Limousin (2007)
- Pour une approche concertée et interrégionale de l'offre de transport ferroviaire en Limousin, Conseil Economique et social régional du Limousin (2007)
- Etude prospective des effets d'aménagements et de développement du territoire, RFF et Setec Organisation (2006)
- Etude socio-économique LGV Poitiers-Limoges, RFF et Systra (2006)

LGV Sud Europe Atlantique (SEA)

- Synthèse des perspectives de développement et d'aménagement du territoire : Mise en place de l'Observatoire des effets de la LGV SEA, RFF (2007)

LGV Rhin-Rhône

- La LGV Rhin-Rhône, impact et perspectives socio-économiques, ARD Franche-Comté (2008)
- Grande enquête transport avant l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, Conseil Régional de Franche-Comté (2009)

LGV Bordeaux-Toulouse

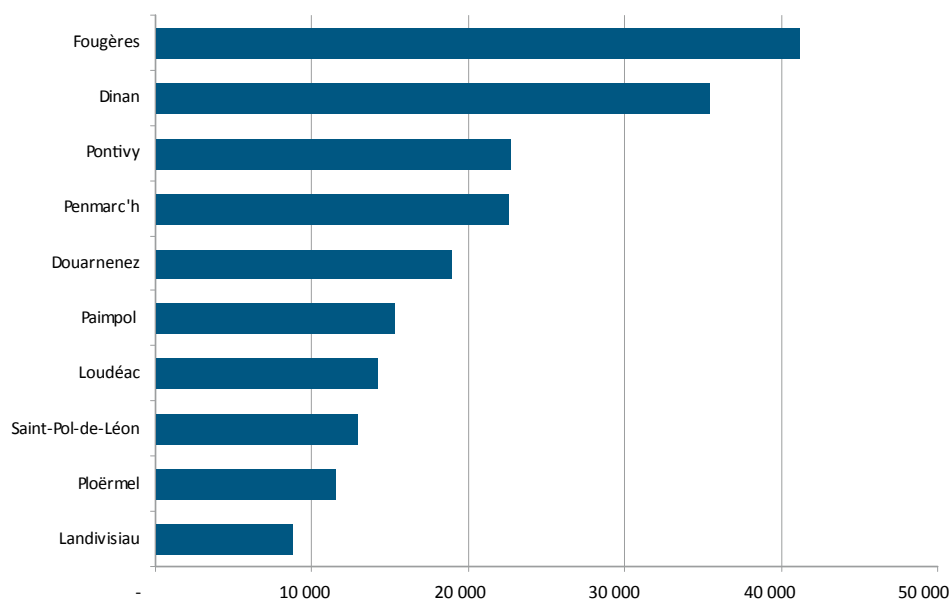
- Etude des effets de la LGV Bordeaux-Narbonne sur le développement des aires urbaines d'Agen et Montauban, RFF et Setec Organisation (2005)
- Effets de la réalisation d'une LGV sur les dessertes régionales et interrégionales « inter-cites », RFF et Setec International (2005)

Bilans réalisés dans le cadre de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)

- Bilan LOTI LGV Nord Europe et interconnexion Ile-de-France, RFF (2006)
- Bilan LOTI LGV Atlantique, Conseil Général des Ponts et Chaussées (2001)
- Bilan LOTI électrification ligne ferroviaires de Bretagne, Conseil Général des Ponts et Chaussées (2008)
- Bilan LOTI LGV Nord, RFF (2005)
- Bilan LOTI Méditerranée, RFF (2007)
- Bilan LOTI LGV Rhône Alpes, RFF (2006)

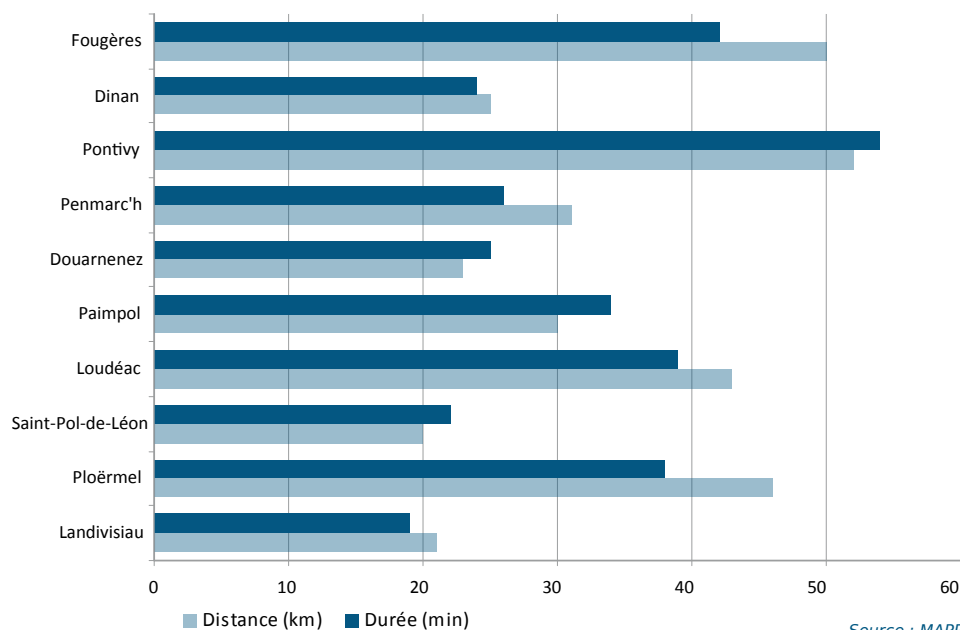
Annexe 2 : Territoires non desservis : distance par rapport à la gare la plus proche

Population des 10 aires urbaines non desservies directement par le TGV



Source : INSEE - RGP 2006

Distances par rapport à la gare* la plus proche et le temps de trajet en voiture des aires urbaines non desservies



NB : Dans la réalité, de Pontivy et Ploërmel, la gare de Rennes (pourtant située respectivement à 110 kms (1h26) et 67 kms (51 mn) est parfois préférée à la gare de Vannes (la plus proche) en raison de l'offre de transport au départ de Rennes (temps de trajet pour Paris et fréquence).

Source : MAPPY

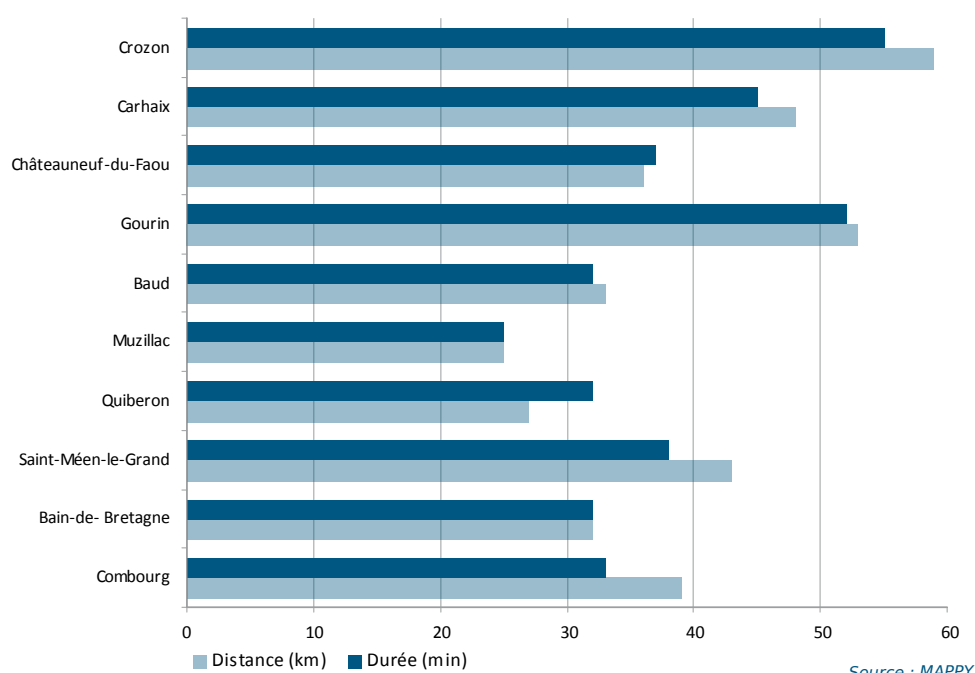
* Il s'agit des gares de Rennes pour Fougères, Dol-de-Bretagne pour Dinan, Vannes pour Pontivy et Ploërmel, Guingamp pour Paimpol, Saint-Brieuc pour Loudéac, Morlaix pour Landivisiau et Saint-Pol-de-Léon, Quimper pour Penmarc'h et Douarnenez.

Annexes

Annexe 2 :

Territoires non desservis : distance par rapport à la gare la plus proche

Population des 10 aires urbaines non desservies directement par le TGV



Annexe 3 :

Liste des « focus groupes », entretiens individuels et enquêtes réalisés

Côtes d'Armor

(3 focus groupes, 1 enquête, 14 entretiens individuels, 56 participants) :

- Entreprises industrielles Centre Bretagne, région Loudéac (entretiens individuels, 14 participants)
- Conseil de Développement du Pays de Saint-Brieuc (focus groupe, 19)
- Professionnels de l'immobilier (enquête, 3)
- Entreprises, acteurs du secteur du tourisme et services aux entreprises, région Dinan et Saint-Malo (focus groupe, 17 Côtes d'Armor, 1 Ile-et-Vilaine)
- Entreprises de la région de Lan-nion (focus groupe, 2)
- Présentation au Conseil d'Administration de CAD22

Finistère

(3 focus groupes, 27 entretiens individuels, 49 participants) :

- Pays du Centre Ouest Bretagne (focus groupe, 9 participants)
- Enseignement supérieur, recherche (focus groupe, 8, entretiens individuels 4)
- Professionnels de l'immobilier (entretiens individuels, 6)
- Entreprises (entretiens individuels, 7)
- Entreprises et acteurs du secteur du tourisme en Finistère (focus groupe, 12)
- Collectivités territoriales (entretiens individuels, 3)

Ile-et-Vilaine

(3 focus groupes, 1 enquête, 56 participants) :

- Enseignement supérieur, recherche (focus groupe, 12 participants)
- Entreprises Rennes (focus groupe, 15)
- Entreprises (9), acteurs du secteur du tourisme (7) et collectivités territoriales (4) région Saint-Malo (focus groupe)
- Entreprises Vitré (enquête, 8)

Morbihan

(10 focus groupes, 9 entretiens individuels, 55 participants) :

- Entreprises et acteurs du secteur du tourisme région Lorient (focus groupe, 5 participants)
- Entreprises Lorient (2 focus groupes, 12)
- Enseignement supérieur, recherche Lorient (focus groupe, 3)
- Professionnels de l'immobilier région Lorient (focus groupe, 3)
- Conseil de développement du Pays de Lorient (focus groupe, 5)
- Entreprises région Auray, Vannes, Muzillac (4 focus groupes, 18)
- Entretiens individuels complémentaires (9)
- Présentation en Assemblée Générale de l'AUDELOR

Ile-de-France, Paris

(1 focus groupe, 1 enquête, 21 participants) :

- Entreprises région parisienne (focus groupe, 10)
- Entreprises prospectées par CAD22 (Ile-de-France) et identifiées comme intéressées par une implantation dans le département (enquête, 11)

Annexe 4 : Liste des participants aux focus groupes

Principales personnes morales publiques et privées ayant participé à l'étude (Focus groupes, enquêtes et entretiens individuels)

Côtes d'Armor :

Association de développement économique du Pays de Saint-Brieuc, ADMR 22, ADSM 22, Ariam Saint-Hélen, Atlante Quévert, Bigot Consulting Informatique Saint-Cast-Le-Guildo, Bio 3G Merdrignac, Boscher Volailles Mûr-de-Bretagne, Brocéliande Loudéac, Caf 22, Carrosserie Guitton Trémeur, CDC de Dinan (CODI), CDC du Kreiz-Breizh, CFDT, Chambre d'Agriculture 22, Cifac Quévert, CME Plémet, Commespace, Conseil de Développement du Pays de Saint-Brieuc, Côtes d'Armor Tourisme, CA Côtes d'Armor Développement, Centre de Rencontres Economiques & Culturelles (CREC) de Dinan, Damrec Glomel, Dujardin Bretagne Le Moustoir, Eurosubstrat Callac, Event Access Dinan, Fip Plémet, FNTV, Fol 22, Hôtel Best Western Dinan, Hôtel Ibis Dinan, Hôtel Le Challonge Dinan, Hôtel Le d'Avaugour Dinan, Hôtel Les Grandes Tours Dinan, Scène La Citrouille Saint-Brieuc, La Poste, Lokimmo Saint-Brieuc, Maac Hydraulic Paimpol, Marchadour Immobilier Saint-Brieuc, Miloco Production Glomel, Office de Tourisme de Dinan, Ordre des Avocats 22, Pâtisseries Gourmandes Loudéac, Plumatech Saint-Nicolas-du-Pélem, Résidence Hôtelière Duguesclin Dinan, Satim Mûr-de-Bretagne, Serupa Merdrignac, Syndicat mixte du Pays de Saint-Brieuc, Trigone Saint-Brieuc, Udaf 22, Vital Concept Loudéac, Vocalyse Dinan, Wescapades Dinan, Zoopôle Développement Ploufragan.

Finistère :

Art et Cob, Adeupa Brest, Arthur Loyd, Association Investir en Finistère, Association Ouest Cornouaille, Association Ouest Atlantique de logistique et de transport, Barraine (CIA), Blecon et Associés, Brest Métropole Océane, Brittany Ferries, Cabinet Pégase, Cabinet William Sirvain, CCI de Morlaix, Cedre, CFTA, Climsat, Comité départemental du Tourisme, Communauté de Communes du Kreiz Breizh, Conseil de Développement du Pays de Centre Ouest Bretagne, Conseil Général 29, Crédit Mutuel de Bretagne, Direction Départementale des Territoires et de la Mer 29, Ecole Navale, Ecole Supérieure de Commerce de Brest, ENIB, Giannoni France, Ifremer, Immo, Isen, Leclerc Armor, Livbag, Maison du Tourisme de Bénodet, Maison du Tourisme de la Baie de Morlaix, Marc SA, Nomad, Océanopolis, Office de Tourisme de Brest Métropole Océane, Pays du Centre Ouest Bretagne, Préfecture maritime, Quimper Communauté, Satimo, Shom, Station biologique de Roscoff, Télécom Bretagne, Université Bretagne Occidentale, Union des Métiers et de l'Industrie de l'Hôtellerie du Finistère.

Annexes

Annexe 4 : Liste des participants aux focus groupes

Ille-et-Vilaine :

Aéroport de Dinard, AOI, Artefacto, Association Asprezica-Asprozima, Astellia, AUDIAR, Biotrial, BMS Assurances, Briallys, CCI de Saint-Malo, Les Champs Libres, Club Hôtelier du Pays de Saint-Malo, Condor Ferries, Coop de construction, Coralys, Design Parquet, ENSAB, ESC Rennes, Eurimex Pharma, Grand Aquarium de Saint-Malo, Grand Hôtel des Thermes, Groupe Beaumanoir, Groupe Roullier, Groupe Sofisme-Seifel, Happy Blue Fish, Hommes et Process, Hôtel Elizabeth, Irisa, Kermarrec immobilier, Laiterie de Saint-Malo, Lamotte immobilier, Les Délices du Val Plessis, Margo, Morvan Fils, Niji, Oberthur Technologies Vitré, Office de Tourisme de Saint-Malo, Open Log, Palais du Grand Large Saint-Malo, Pays de Saint-Malo, Rennes Atalante, Rennes Métropole, Réseau «Si tous les Ports du Monde », Saint-Malo Agglomération, Segula, Seri Ouest, Siam Agencement, Société Izéenne de Menuiserie, SVA, Telecom Bretagne, Télégestion Ouest, Trin Partners, UMR ESO, Ville de Saint-Malo.

Morbihan :

A2S Conseil, Acti-Breizh, Aéroport de Lorient Lann-Bihoué, Alliaura, CA Audélor, Atelier Chapuis, Azimut Communication, Blot Immobilier, Cabinet Dufief, Celtipharm, Central Aspi, CDC du Pays du Roi Morvan, Union des Commerçants du centre ville de Vannes, Communauté de communes Pays de Muzillac, Comité du Tourisme du Morbihan, Conseil de Développement du Pays de Lorient, Coriolis Composites, Crédit Agricole, Culture Vélo, FDC, Guide Consulting, Hôtel Ibis, Hôtel Restaurant La Sirène, IFCP, Kannad, L'immobilière d'entreprise, Laboratoire Limatb, Le Manoir de Bodrehan, MGD Nature, Miroiterie CGN, Moreau Consultant, Nass et Wind, Navimo Plastimo, Novotel, Office de Tourisme du Pays de Lorient, Parc animalier de Branféré, Praxis Lorient, Ségula Technologies, Sogréah, Taxi Guenervé, Université de Bretagne Sud, Union Bretonne Hôtellerie Plein Air, VIPE, Wind River, Xerox, Zoo de Pont Scorff.

Ile-de-France, Paris :

ACB, Acxio Clichy, AMF Production Perros-Guirec*, Antenne des Côtes d'Armor à Paris, Arctus Consultant Nanterre, Brux & Brux Pleumeur-Bodou*, Club de Bretagne à Paris, DBO Coaching Pléneuf-Val-André*, Festo Bry-sur-Marne, Guide Consulting L'Hay-les-Roses, Hudson Neuilly-sur-Seine, Logica Management Consulting Paris La Défense, Maison de la Bretagne à Paris, Marris Consulting Paris, Necstar System Aubry-sous-Bois, Groupe OP, Riwal Communication Paris, Vélend Boulogne, Watif Engineering Torcy.

Direction de la publication

Claire GUIHÉNEUF - ADEUPa
Philippe LEBLANCHE - AudéLOR
Laurent GIVORD - AUDIAR
Laurent QUEFFURUS - CAD22

Rédaction

François RIVOAL – ADEUPa
Gilles POUPARD – AudéLOR
Ronan VIEL – AUDIAR
Thierry CONNAN - CAD 22

Infographie

ADEUPa

Novembre 2010

Crédits photographiques

ADEUPa
pages 6, 9, 12, 14, 16, 17, 20, 26 et 27

AudéLOR
pages 28, 29 et 35

AUDIAR
pages 18, 22-23, 24, 25, 30, 33, 34 et 35 (Métro)

CAD 22
pages 15, 19, 21 et 34

Quimper Communauté
pages 10-11

Julien OGOR
page 32

